

**TINJAUAN FIKIH MUAMALAH DALAM SISTEM TRANSPORTASI
ONLINE: (Studi Kasus Pada Akad *Grabbike* di Surabaya)**

ARTIKEL ILMIAH

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Penyelesaian
Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ekonomi Syariah



Oleh :

**HANA MARDHIYAH RAHAYU
NIM : 2015710026**

**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI PERBANAS
SURABAYA
2019**

PENGESAHAN ARTIKEL

Nama : Hana Mardhiyah Rahayu
Tempat, Tanggal lahir : Surabaya, 31 Agustus 1995
NIM : 2015710026
Program Studi : Ekonomi Syariah
Program Pendidikan : Sarjana
Konsentrasi : Perbankan Syariah
Judul : Tinjauan Fikih Muamalah Dalam Sistem Transportasi *Online*:
(Studi Kasus Pada Akad *Grabbike* di Surabaya)

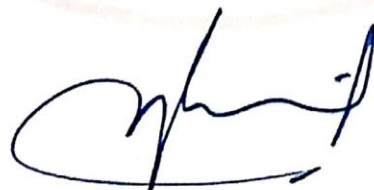
Disetujui dan diterima baik oleh:

Dosen Pembimbing
Tanggal: 28 Maret 2019



(Dr. Ika Yunia Fauzia, Lc., M.E.I.)

Ketua Program Studi Sarjana Ekonomi Syariah
Tanggal: 1 April 2019



(Dr. Dra. Ec. Wiwik Lestari, M.Si.)

**JURISPRUDENCE RIVIEW OF FIQH MUAMALAH IN ONLINE TRANSPORTASION
SYSTEM: (Case Study On Grabbike Contracts In Surabaya)**

HANA MARDHIYAH RAHAYU

NIM: 2015710026

Email: hanamayu@gmail.com

ABSTRACT

The modern era many technology-based companies use standard contracts to establish cooperation with drivers. In business activities the purpose of the contract is for some parties not to feel harmed by each other. The researcher wants to limit the cooperation contract model in online transportation in terms of fiqh muamalah aspects. This type of research uses qualitative methods with case study analysis. The data sources used in this study were seven informants and limited to the Surabaya area. The results of the study state that there are four contracts that can be used in the Grabbike online transportation system in Surabaya, namely musyarakah al inan contract, ijarah contract, contract, and wakalah contract. mubah, the principle of willingness, the principle of benefit, and the principle of justice, although there are Grabbike drivers who feel the system at Grabbike is unfair.

Keyword: *fiqh muamalah, akad, online transportasion, Grabbike*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu hal yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat, apa lagi pada zaman sekarang ini, yang segalanya dituntut serba cepat. Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan (*destination*) (Rahardjo Adisasmita, 2010: 1). transportasi telah mengalami berbagai macam perubahan salah satunya yang termasuk perubahan transportasi adalah ojek. Transportasi ojek adalah jasa mengantar yang di mana ada seseorang pengemudi dengan menggunakan sepeda motor untuk mengantarkan orang ke tempat yang dituju. Kemajuan zaman telah

mebuahkan berbagai macam teknologi, hingga yang sangat canggih. Salah satu hasil penemuan teknologi tersebut adalah jasa layanan transportasi ojek yang menggunakan media teknologi dalam memesan dan bertransaksi layanan ojek. Transportasi ojek *online* selain memberikan kemudahan dalam memesan dan bertransaksi, transportasi ojek *online* juga sangat efisien karena pengguna tidak harus membuang waktu untuk berjalan kaki menuju ojek pangkalan cukup hanya dengan menunggu pengemudi ojek datang (Anindhita, 2016: 731).

Grabbike adalah layanan jasa transportasi yang menggunakan sepeda

motor dengan menggunakan sistem aplikasi *smartphone* yang bisa digunakan kapan saja dan di mana saja. *Grabbike* sendiri merupakan jasa layanan yang paling diminati masyarakat di Indonesia. Dalam dunia usaha terutama yang berhubungan dengan jasa transportasi *online*, perjanjian baku digunakan juga oleh perusahaan *Grab* sebagai dasar akad kerjasama di antara perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike*. Akad

LANDASAN TEORI

Bentuk Kerjasama Dalam Transportasi *online*

Hubungan kerja yang terjadi antara *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* adalah hubungan perjanjian kemitraan, sebagaimana tertuang dalam kontrak kerja elektronik. Hubungan akad kerjasama *Grab* dengan pengemudi dibuat dalam bentuk kontrak elektronik yang terdapat dalam aplikasi *driver Grab*. Erlinda Rosmalasari (2018) perjanjian-perjanjian yang di buat secara elektronik merupakan suatu dokumen elektronik. Hubungan kerjasama tersebut diberikan setelah calon pengemudi melengkapi persyaratan yang diberikan, dan dinyatakan oleh perusahaan *Grab* bahwa telah memenuhi persyaratan untuk menjadi pengemudi *Grabbike*.

Perkembangan Transportasi *Online* di Indonesia

Perusahaan *Grab* (sebelumnya dikenal sebagai *Grab Taxi*) merupakan salah satu perusahaan O2O (*online to offline*) perusahaan *Grab* merupakan perusahaan dalam bidang transportasi *online* yang paling sering digunakan di Asia Tenggara, perusahaan *Grab* memiliki berbagai macam layanan yang disediakan di dalam akun *Grab* seperti, penyedia layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang-barang dan pembayaran menggunakan dompet *digital*. Perusahaan *Grab* memberikan layanan bidang jasa yaitu, layanan transportasi yang aman serta terjangkau, layanan pesan

kerjasama yang diterapkan perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* yang di mana akad kerjasama tersebut ada di dalam bentuk kontrak elektronik. Kontrak elektronik tersebut terletak pada ponsel pengemudi *Grabbike* yang digunakan untuk meng-*install* aplikasi *Grab* dan bisa diakses kapanpun dan di manapun selama ponsel tersebut terhubung dengan internet (Agus Yudha Hernoko, 2010: 2).

antar makanan, dan pengiriman barang (www.Grab.com, 2018).

Jenis-Jenis Layanan Transportasi *Online* Di Perusahaan *Grab*

Perusahaan *Grab* tidak hanya memiliki satu jenis layanan. Berikut ini adalah jenis-jenis layanan di perusahaan *Grab*, yaitu 1) *Grab Taxi* adalah sebuah jasa layanan transportasi yang di mana perusahaan *Grab* menggunakan mobil *taxi* untuk mengantarkan penumpang. Mobil *taxi* yang digunakan adalah *taxi* yang telah bermitra resmi di setiap kota *Grab taxi* berada; 2) *Grab Car* adalah sebuah jasa layanan transportasi seperti *Grab taxi* tetapi yang membedakan jasa layanan *Grab car* menggunakan mobil perorangan atau/ individu sehingga *driver* mobil juga tidak harus dari perusahaan penyedia jasa seperti *Grab taxi*; 3) *Grab Express* adalah jasa layanan pengiriman barang di mana pemesan layanan ingin barangnya diantarkan ke suatu tempat yang telah disampaikan pemesan layanan melalui aplikasi *Grab*. *Grab xpres* merupakan layanan berbasis aplikasi yang menyajikan kecepatan, kepastian, dan yang paling utama adalah keamanan dalam pengiriman; 4) *Grab Hitch Car* adalah layanan mempertemukan pengemudi dan penumpang yang memiliki rute perjalanan searah. Pengemudi *Grab hitch car* bukanlah pengemudi komersil seperti layanan jasa lainnya. Mereka adalah orang-orang biasa dan memiliki rute sama.

Pengemudi *Grab hitch car* dapat menghemat sebagian biaya perjalanan sekaligus menambah teman dengan cara memberikan *tebengan*; 5) *Grab Food* adalah jenis jasa layanan memesan dan mengantar makanan ataupun minuman yang tersedia di daftar aplikasi *Grab food*. *Grab food* tidak sembarangan menjalin kerjasama dengan restoran *Grab food* sendiri hanya akan menjalin kerjasama dengan restoran terbaik.

Kajian Hukum Fikih Muamalah

Fikih secara etimologi mempunyai arti *al-fahmu* (paham), sedangkan secara definisi fikih berarti ilmu tentang hukum-hukum *syar'i* yang bersifat amaliah yang digali dan ditemukan dari dalil-dalil yang *tafsili* (terperinci). Muamalah merupakan sebuah aktifitas-aktifitas yang lebih mengarah kepada hubungan antara manusia dengan manusia lainnya berbeda dengan ibadah yang aktifitasnya lebih ketat sedangkan muamalah aktivitasnya lebih longgar. Pengertian fikih muamalah sendiri lebih banyak dipahami sebagai aturan-aturan Allah SWT yang mengatur hubungan antara manusia dengan manusia yang lain dalam memperoleh dan mengembangkan harta benda atau lebih tepatnya aturan Islam tentang kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh manusia (Mardani, 2012: 2).

Prinsip Dasar Fikih Muamalah

Berikut ini adalah beberapa prinsip dasar menurut Zarkasyi Abdul Salam dan Oman Faturrahman (1994) dalam (Syahfril Muhamad Ridwan dan Senjati, 2017: 457) yaitu sebagai berikut: 1) Prinsip *mubah* ulama fikih bersepakat bahwa hukum asal transaksi dalam muamalah adalah diperbolehkan (*mubah*), kecuali terdapat *nash* (dalilnya jelas tidak mengandung kemungkinan makna lainnya) yang melarangnya; 2) Prinsip kerelaan adalah kepuasan dalam melakukan sesuatu dan menyukainya. Dalam kehidupan bermuamalah, akad (transaksi) jual beli merupakan kebiasaan (adat) yang paling

sering dilakukan oleh manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Islam sangat memperhatikan agar penyelenggaraan akad (transaksi) di antara manusia merupakan hasil kemauan bebas yang timbul dari kerelaan dan mufakat dari kedua belah pihak; 3) Prinsip kemaslahatan adalah prinsip yang paling penting, karena jika di dalam muamalah tidak ada prinsip kemaslahatan, transaksi dalam bermuamalah akan mendapatkan kerugian dimana transaksi itu akan merusak dan tidak ada kemaslahatan kepada masyarakat umum; 4) Prinsip keadilan tidak boleh mengandung unsur-unsur penipuan, kezaliman pengambilan kesempatan pada waktu pihak lain sedang dalam kesempitan. Ketentuan itu dimaksudkan agar perilaku ekonomi bergerak dalam batasan-batasan yang telah ditentukan *syari'at*, sehingga setiap pihak yang bersangkutan akan merasa tentram, nyaman, terjamin kemaslahatannya.

Beberapa Bentuk Akad dalam Fikih Muamalah

Beberapa bentuk akad dalam Fikih Muamalah menurut Rozalinda (2017), akad – akad dalam fikih muamalah dapat dikelompokkan sebagai berikut: 1) *Murabahah* merupakan akad jual beli dengan modal pokok ditambah keuntungan. Akad *murabahah* sering sekali dipakai dalam perbankan syariah, akad *murabahah* berbeda dengan transaksi jual lainnya karena di akad *murabahah* penjual harus memberitahukan berapa harga dan keuntungan yang diinginkan penjual; 2) *Salam* adalah salah satu bentuk dari akad jual beli. Akad jual beli *salam* merupakan akad jual beli berbentuk pesanan yakni dimana pembeli membeli barang dengan kriteria tertentu dengan cara menyerahkan uang terlebih dahulu, sementara itu barang diserahkan kemudian pada waktu yang ditentukan; 3) *Ijarah* adalah salah satu bentuk aktivitas yang dibutuhkan oleh manusia karena ada manusia yang tidak mampu memenuhi kebutuhan hidupnya kecuali melalui sewa-

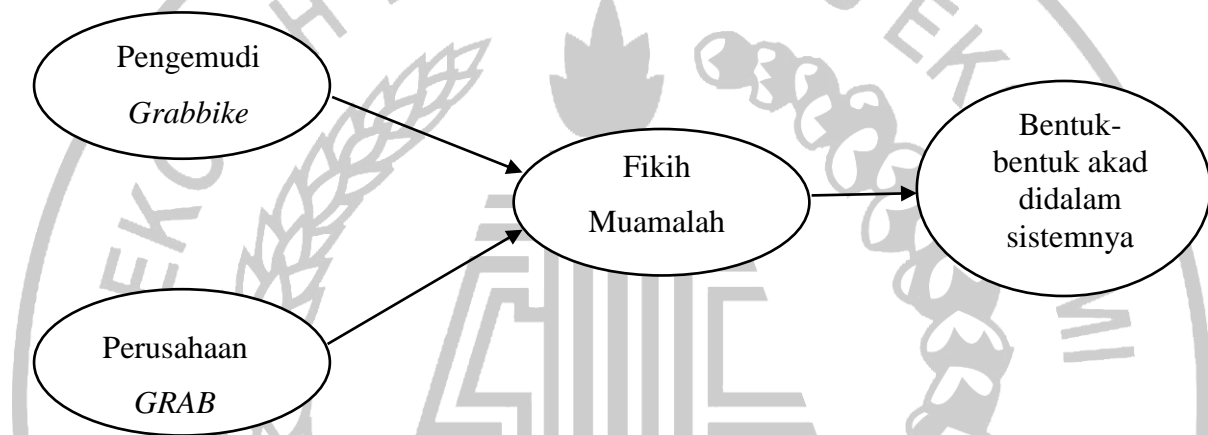
menyewa atau upah-mengupah terlebih dahulu; 4) *Wakalah* merupakan perjanjian antara seseorang (pemberi kuasa) dengan orang lain (orang yang menerima kuasa) untuk melaksanakan tugas tertentu atas nama pemberi kuasa; 5) *Ji'alah* adalah hadiah atau upah yang diberikan kepada seseorang karena mengerjakan suatu

pekerjaan tertentu; 6) *Syirkah* adalah kerja sama antara dua orang atau lebih dalam suatu usaha di mana keduanya sama-sama memasukkan modal dalam usaha tersebut kemudian, keuntungan dibagi bersama sesuai dengan kesepakatan dan kerugian ditanggung bersama-sama pula.

KERANGKA PEMIKIRAN

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, dan tujuan penelitian, maka alur hubungan yang akan diteliti

dalam penelitian ini, dapat digambarkan melalui suatu kerangka pemikiran, sebagai berikut.



Sumber: dari peneliti

Gambar 1
Kerangka Pemikiran

Berdasarkan gambar 1 peneliti dapat menjelaskan jika di tinjau dari fikih muamalah di dalam perjanjian yang ada

dalam kerjasama antara perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* terdapat bentuk akad apa saja.

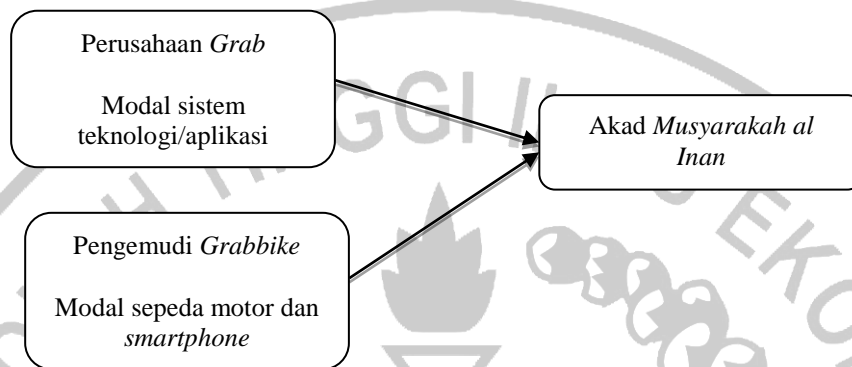
METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan kualitatif dengan analisis studi kasus. Batasan penelitian ini yaitu, 1) mewawancarai informan di wilayah Surabaya, 2) wawancara seputar akad kerjasama yang ada antara perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* dan tentang sistem yang terkait dengan pengemudi *Grabbike*. Peneliti melakukan kegiatan wawancara secara langsung dan tidak langsung dan observasi mendalam guna menggali

informasi dari pengemudi *Grabbike*. Setelah peneliti menggali informasi dan rumusan masalah telah terjawab, lalu mengecek kebenaran data tersebut menggunakan triangulasi teori dan sumber data dimana peneliti membandingkan jawaban dari informan dengan menggunakan teori Fikih muamalah, jika menggunakan triangulasi studi kasus peneliti menggunakan data dari website *Grab*.

GAMBARAN SUBJEK PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Model Akad Kerjasama Dalam Transportasi *Grabbike* Di Surabaya



Sumber: diolah dari data wawancara dan teori

Gambar 2

Akad kerjasama perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike*

Gambar 2 menjelaskan bagaimana akad kerjasama dalam perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* menggunakan akad musyarakah al inan. Menurut Ismail Nawawi (2012: 153) *syirkah al inan* adalah kedua pihak berbagi dalam keuntungan dan kerugian sebagaimana yang disepakati di antara mereka. Namun, porsi masing-masing pihak, baik dalam dana maupun kerja atau bagi hasil, berbeda sesuai dengan kesepakatan mereka.

Pihak perusahaan *Grab* menyertakan modal berupa sistem teknologi dan juga manajemen yang disediakan perusahaan untuk pengemudi *Grabbike*, pengguna *Grab*, dan restoran atau usaha makanan yang bergabung dengan *Grab*.

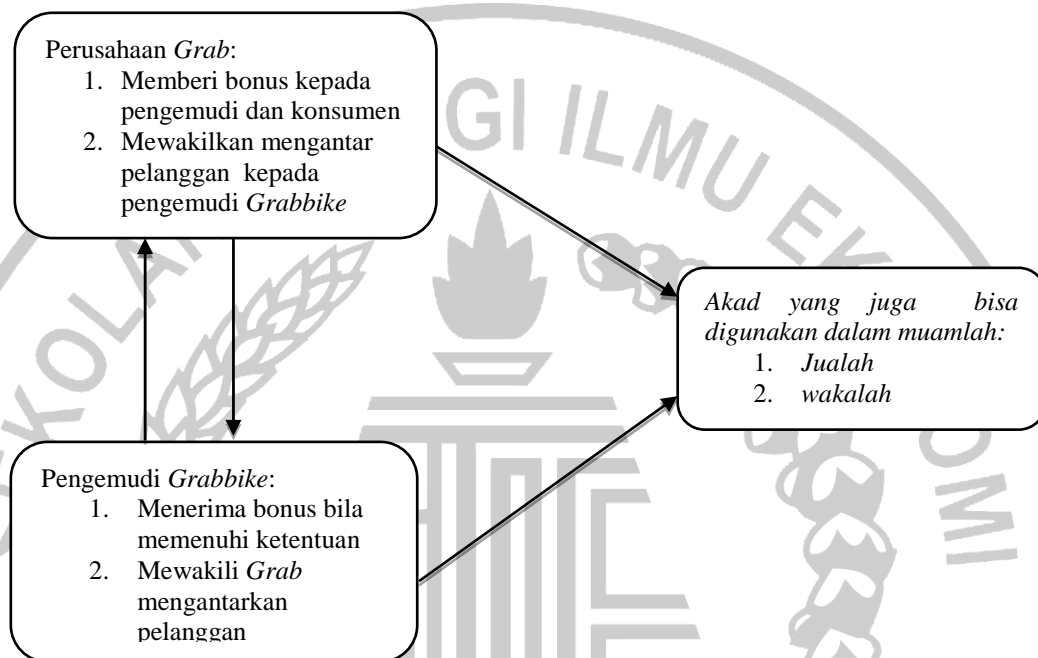
Pihak pengemudi *Grabbike* menyertakan modal berupa sepeda motor dan juga smartphone sebagai sarana proses administrasi dan pembayaran, serta sebagai sarana yang menghubungkan

antara pengguna dengan pengemudi *Grabbike* dan perusahaan *Grab*. Smartphone yang dimiliki pengemudi *Grabbike* harus ada aplikasi *driver Grab*, agar dapat terhubung melalui sistem *Grab*.

Setelah para pihak perusahaan dan pihak pengemudi *Grabbike* sudah menyertakan modal masing-masing di mana dalam akad selalu ada bagi hasil dan di sini bagi hasil antara perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* adalah perusahaan 20% dan pengemudi *Grabbike* 80%.

Penelitian sebelumnya yang telah diteliti oleh Evita Adilah Putri, Zaini Abdul Malik Dan Yayat Rahmat h (2018) di mana menyebutkan kerjasama antara pengendara dan perusahaan transportasi online menggunakan akad musyarakah yang di mana syarat syirkah yang pertama presentase pembagian untuk masing-masing pihak yang berserikat dijelaskan ketika akad berlangsung.

Model Akad *Jualah* Dan *Wakalah* Dalam Transportasi *Grabbike* Di Surabaya



Sumber: diolah dari data wawancara dan teori

Gambar 3

Akad Kerjasama Di *Grabbike* Dengan Akad *Jualah* & *Wakalah*

Gambar 3 di atas menjelaskan jika sistem kerjasama di *Grab* antara pihak *Grab* sebagai perusahaan dengan pengemudi *Grabbike* ada 2 akad *jualah* dan *wakalah*:

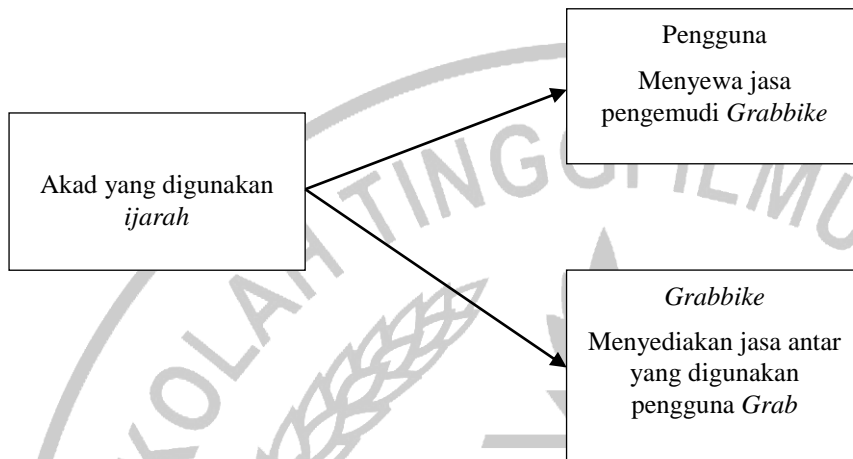
Ika Yunia Fauzia (2018: 151) akad *jualah* secara etimologi berasal dari kata *al-ja'lu* yang berarti upah atau bonus, yaitu upah atau bonus yang diberikan kepada seseorang atas sebuah pekerjaan. . Pengemudi *Grabbike* akan mendapatkan bonus bila dalam melakukan pengantaran konsumen dalam satu hari mendapat penilaian minimal 100 berlian. Berlian adalah istilah penilaian atau poin dari perusahaan *Grab* kepada pengemudi *Grabbike* dalam mengantar pelanggan atau

konsumen. Kepada pelanggan pun perusahaan *Grab* juga memberikan bonus-bonus tertentu, biasanya berupa pemberian harga yang murah atau mendapat diskon pada waktu-waktu tertentu.

Wakalah merupakan perjanjian antara seseorang yang memberi kuasa dengan orang lain yang diberi kuasa untuk melaksanakan tugas atau pekerjaan sebagaimana yang telah disepakati. Ratusan ribu bahkan jutaan pelanggan yang berada di berbagai kota membutuhkan jasa transportasi *online* yang di kelola perusahaan *Grab*, oleh karena itu untuk memenuhi kebutuhan pelanggan, perusahaan *Grab* mewakilkan

atau menguasai pekerjaan mengantar pelanggan kepada pengemudi *Grabbike*.

Model akad *ijarah* yang terjadi antara pengemudi *Grabbike* dengan pengguna *Grab*



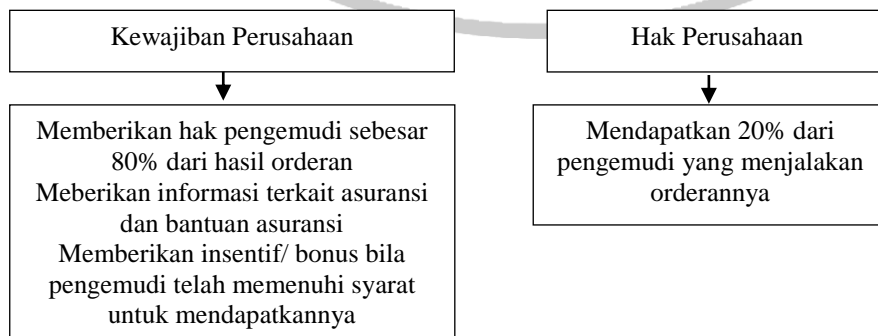
Sumber: diolah dari hasil data wawancara dan teori

Gambar 4
Akad *Ijarah* Yang Terjadi Antara Pengguna Dengan Pengemudi *Grabbike*

Gambar 4 di atas menjelaskan akad *ijarah* terjadi antara pengguna jasa *Grabbike* dengan pengemudi *Grabbike*. Akad *ijarah* terjadi karena akad utama yaitu, antara pengemudi *Grabbike* dan perusahaan *Grab* sudah terjadi, sehingga munculah akad *ijarah*. Menurut Ika Yunia Fauzia (2018: 2) *ijarah* di maknai sebagai proses perjanjian para pihak, salah satu pihak berkedudukan sebagai penyedia barang/jasa (*mu'jir*) dan pihak lain berkedudukan sebagai pengguna/penerima

manfaat barang/jasa (*musta'jir*). Akad *ijarah* terjadi antara penumpang dan pengemudi *Grabbike* di mana sewa menyewa jasa transportasi *online* terjadi ketika pengemudi *Grabbike* menyewakan jasa dan pengguna menyewa jasa. Pelanggan selaku pengguna layanan jasa transportasi *Grab*, juga membayar kepada pengemudi *Grab* atas dasar jasa sewa mengantar dari satu tempat atau lokasi ke lokasi lain sesuai dengan kesepakatan yang tertuang di aplikasi.

Hak Dan Kewajiban Pihak Perusahaan Dengan Pengendara *Grabbike*



Sumber: diolah dari data wawancara dan teori

Gambar 5 Kewajiban dan Hak Perusahaan *Grab*

Gambar 5 di atas menjelaskan terkait hak dan kewajiban perusahaan *Grab*. Adapun kewajiban yang harus dilaksanakan perusahaan *Grab* yaitu: Perusahaan memberikan hak pengemudi *Grabbike* sebesar 80% yang diambil dari pendapatan atas setiap transaksi dengan pelanggan yang diterima pengemudi *Grabbike* ketika mendapat dan melaksanakan order mengantarkan pelanggan. Berdasarkan pernyataan AL selaku pengemudi *Grabbike*:

“enggak mbak kalau kita udah setelah menurunkan penumpang dan menerima uang sesuai tarif lalu kita klik tombol konfrim nanti kepotong sendiri mbak buat perusahaan yang kita dapet berapa”

Kewajiban berikutnya adalah memberikan bantuan informasi asuransi dari perusahaan asuransi yang telah bekerja sama atau ditunjuk oleh perusahaan *Grab*. Berdasarkan pernyataan SY selaku pengemudi *Grabbike*:

“kita cuma dapat asuransi kecelakaan mbak selama mengantar penumpang”

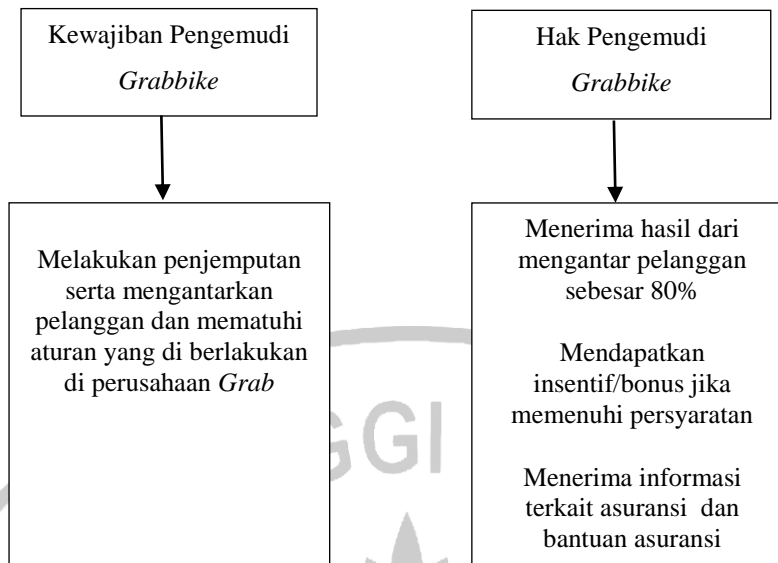
Penejelasan informan di atas membenarkan tentang adanya informasi yang di berikan pihak perusahaan kepada pengemudi *Grabbike* tentang adanya asuransi kecelakaan jika pengemudi *Grabbike* mengantarkan penumpang. Erlinda Rosmalasari (2018) menyebutkan bahwa *Grab* memiliki asuransi untuk pengemudi tanpa pemotongan dan biaya tambahan. Asuransi menjamin cedera tubuh yang timbul dari kecelakaan *Grab*, tidak peduli siapa yang salah.

Kewajiban selanjutnya adalah memberikan insentif kepada pengemudi *Grabbike* jika pengemudi *Grabbike*

tersebut memenuhi target untuk mendapatkan insentif. Insentif adalah bonus yang diberikan kepada pengemudi *Grabbike* yang berupa sejumlah uang, bila pengemudi *Grabbike* berhasil mendapat nilai berlian sejumlah sebagaimana yang tertulis dalam aplikasi, setiap orderan atau transaksi memiliki nilai jumlah berlian yang berbeda. Pengemudi *Grabbike* harus mencapai atau mendapat jumlah minimal berlian tersebut agar mendapat insentif atau bonus berupa uang yang nanti akan dikirim langsung ke dalam saldo rekening pengemudi *Grabbike* yang sudah didaftarkan. Adapun persyaratan yang harus dipenuhi oleh pengemudi *Grabbike* adalah performa yang didapat atau dijalani pengemudi *Grabbike* tidak boleh jelek. Adapun hal-hal yang dapat menyebabkan perolehan performa bisa jelek dan menurun adalah menolak orderan dari pelanggan, dan melakukan perbuatan yang tidak terpuji pada pelanggan ketika menjemput dan mengantar pelanggan sehingga pelanggan mengajukan komplain. Berdasarkan pernyataan GI selaku pengemudi *Grabbike*:

“performa sama pembatalan orderan dari kita juga berpengaruh mbak, sama order soalnya reting kita turun, rating bintang minimal 4.5mbak”

Mengenai hak yang di terima perusahaan *Grab*, adalah perusahaan *Grab* berhak menerima atau mendapat bagi hasil sebesar 20% dari setiap transaksi atas order dan pengantaran pelanggan yang sudah dilakukan pengemudi *Grabbike*. Penerimaan bagi hasil sebesar 20% tersebut berjalan secara otomatis sesuai system yang diterapkan di aplikasi.



Sumber: diolah dari data wawancara dan teori

Gambar 7
Kewajiban dan Hak Pengemudi Grabbike

Gambar 7 di atas menjelaskan bahwa kewajiban pengemudi Grabbike adalah melakukan penjemputan dan mengantarkan pelanggan sesuai order yang disepakati, dengan tata aturan serta etika yang baik dan benar sebagaimana tertuang dalam petunjuk yang telah disepakati, diantaranya adalah memakai atribut Grabbike yaitu helm, jaket, berpenampilan profesional, mengenakan celana panjang, bersepatu, dan berlaku sopan.

Karena dengan memakai atribut yaitu helm dan jaket Grab sudah membangun keamanan dalam berkendara bagi pengemudi dan penumpang yang menggunakan jasa antar Grabbike. Perusahaan Grab akan selalu mengingatkan kepada pihak pengemudi Grabbike tentang penggunaan atribut dengan memberikan informasi melalui notifikasi yang ada pada aplikasi pengemudi atau driver Grabbike. Jika pengemudi Grabbike tidak menggunakan atribut atau memodifikasi atribut wajib, maka pengemudi Grabbike itu sudah termasuk melakukan pelanggaran kode etik. Berdasarkan pernyataan AL selaku pengemudi Grabbike:

“gak boleh melakukan order fiktif, gak boleh punya dua akun gojek dan Grab mematuhi peraturan yang di buat perusahaan Grab”

Bagi perusahaan Grab kode etik adalah sebuah aturan untuk keselamatan, dan keamanan, serta standar layanan yang diharapkan dapat dijalankan seluruh pengemudi. Kode etik dan juga sanksi sudah ada tertera dalam website Grab. Pengemudi Grab juga harus selalu mematuhi aturan – aturan yang telah di sepakatinnya. Mengenai pelanggaran apa saja yang harus dihindari agar pengemudi Grabbike tidak dikenakan sanksi dapat dilihat di aplikasi driver. Berdasarkan pernyataan VA selaku pengemudi Grabbike:

“Larangan untuk pengendara Grabbike, tidak boleh merokok ketika membawa penumpang, tidak boleh dalam keadaan mabuk/tidak sehat, tidak boleh melakukan pelecehan seksual baik secara lisan maupun secara gerakan”

Semakin banyak pelanggan yang merasa puas pasti akan berdampak kepada kelangsungan berjalannya perusahaan. Jika perusahaan berjalan baik, maka diharapkan juga berdampak baik bagi semua pelaku di perusahaan, termasuk para pengemudi *Grabbike*. Jika pengemudi *Grabbike* melaksanakan pekerjaannya dengan baik dan benar sebagaimana mestinya, diharapkan pelanggan merasa puas dan memberikan penilaian positif atas kinerja pengemudi *Grabbike* yang telah mengantarnya. Penilaian kepuasan pelanggan diberikan dalam bentuk pemberian tanda bintang melalui aplikasi. Jelasnya, rating bintang adalah sistem penilaian yang diberikan oleh penumpang atau pelanggan kepada pengemudi *Grabbike* agar dapat diketahui seberapa baik pengemudi *Grabbike* memberikan pelayanan kepada pelanggan dan juga untuk mengetahui tingkat kepuasan pada pengguna *Grab*. Rating bintang memiliki skor dari 1 sampai 5 bintang. Berdasarkan pernyataan VA selaku pengendara *Grabbike*:

“rating bintang itu mbak dari pengguna di berikan ke driver, contoh sampean mbak ngasih bintang aku 5 nanti akan masuk ke saya yaitu ke Grab corner nanti di situ ada komen dari penumpang juga mbak”

Grab Corner adalah menu yang ada dalam aplikasi *Grabbike* dimana menu tersebut menunjukkan tentang rating dan komen tetapi penilaian yang baik saja yang diberikan dari penumpang untuk pengemudi *Grabbike*, tetapi komplain yang buruk tidak ditunjukkan oleh perusahaan *Grab*.

Selain kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengemudi *Grabbike* yang mendapatkan resiko dan sanksinya cukup berat hingga bisa mendapat suspensi. Pengemudi *Grabbike* juga memiliki hak yang dapat diterimanya. Menerima hasil dari tugas yang telah dikerjakannya, yaitu

menjemput dan mengantarkan pelanggan sesuai transaksi dalam aplikasi. Hasil pembagian yang berhak diterimanya adalah sebesar 80% dari penerimaan atas transaksi dengan pelanggan. Berdasarkan pernyataan GI selaku pengemudi *Grabbike*:

“Setiap orderan yang saya dapat bakal di potong 20 % untuk pihak Grab dan 80% untuk pihak pengendara Grabbike dan pemotongannya diambil dari saldo Grabbike”

Memang sepintas 80% adalah pembagian yang besar, namun hal tersebut dapat dikatakan sebanding dengan resiko yang dihadapinya dalam menjalankan tugasnya menjemput dan mengantar pelanggan yang mana sebagian besar kegiatannya berada di jalan raya. Sebagaimana diketahui bahwa jalan raya adalah lokasi yang bisa dinilai paling berbahaya, hampir setiap hari terjadi kecelakaan di jalan raya yang memakan korban tidak sedikit, mulai yang luka ringan, cacat seumur hidup bahkan tidak sedikit yang meninggal dunia. Banyak penyebab kecelakaan di jalan raya terjadi, ada *human error* atau faktor manusia, ada karena kondisi jalan yang buruk, ada karena kondisi kendaraan yang kurang baik, dapat juga karena faktor cuaca, yaitu karena hujan yang menyebabkan pengguna jalan tergesa gesa juga kondisi jalan yang menjadi licin, dan lain sebagainya. Sesungguhnya kecelakaan tidak saja terjadi di jalan raya karena faktanya tidak sedikit kecelakaan terjadi di jalan yang terletak di perkampungan. Pengemudi *Grabbike* tidak hanya memiliki resiko kecelakaan saja, tetapi juga memiliki resiko pembatalan order yang dilakukan pengguna *Grabbike*. Berdasarkan pernyataan GI selaku pengemudi *Grabbike*:

“Kalo di batalin sama customer pernah, tapi kalo fiktif belum pernah mbak”

Sesuai dengan pernyataan VN selaku pengguna *Grabbike*:

" Pernah mbak, beberapakali sih soalnya mas Grabnya tidak dateng-dateng jadi ya saya batalkan "

Mengingat resiko yang dihadapi pengemudi *Grabbike* di jalan, maka menjadi suatu keharusan jika pengemudi *Grabbike* mendapatkan hak atas asuransi yang akan diterima pengemudi *Grabbike*. Bila terjadi kecelakaan pengemudi *Grabbike* akan menerima asuransi dengan syarat yaitu jika pengemudi *Grabbike* sedang mengantar penumpang dan aplikasi pada posisi *On* atau aktif. Bahkan penumpang juga akan dan berhak untuk mendapatkan asuransi. Pihak *Grab* juga tidak melarang bila pengemudi *Grabbike* ikut asuransi lain diluar yang telah ditetapkan perusahaan *Grab*. Berdasarkan pernyataan MA selaku pengemudi *Grabbike*:

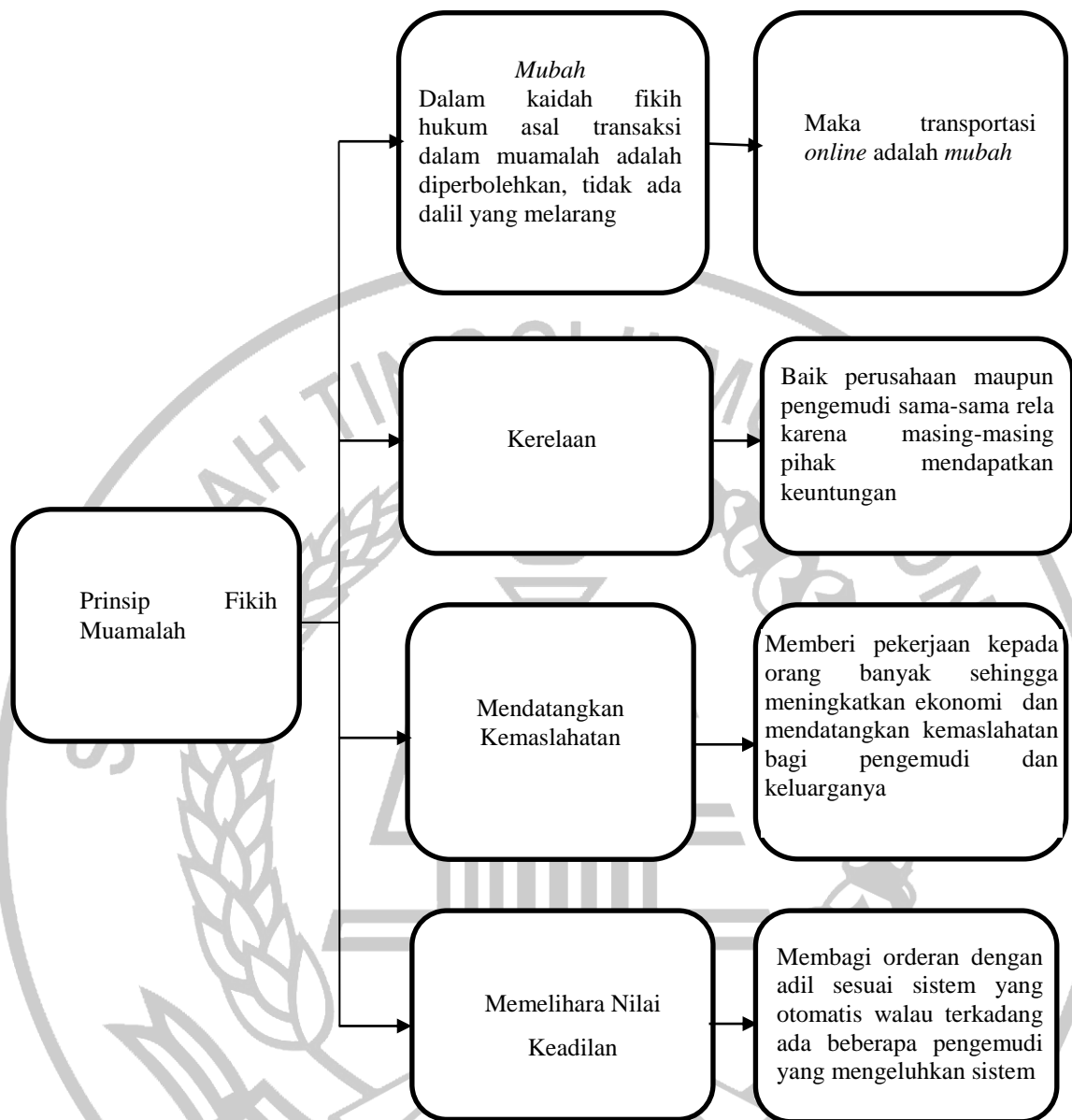
Tinjauan Fikih Muamalah Dalam Akad Kerjasama di *Grabbike* Surabaya

Peneliti akan menganalisis dari prinsip yang ada di fikih muamalah, dan di sini peneliti menggunakan prinsip yang dipakai Zarkasyi Abdul Salam dan Oman Faturrahman (1994) dalam (Syahfril

"Asuransi yang lain juga ada tetapi harus membayar contohnya BPJS kesehatan dan nanti akan di potong bulanan dari saldo pengendara *Grabbike* mbak. Asuransi seperti BPJS itu tidak wajib jika pengendara *Grabbike* tidak menginginkan ya tidak dikasih mbak"

Pengemudi boleh ikut asuransi BPJS, bahkan pemerintah mewajibkan masyarakat ikut asuransi tersebut. Pemerintah mewajibkan seluruh masyarakat ikut asuransi BPJS karena asuransi BPJS tidak hanya untuk kasus terjadi kecelakaan saja, tetapi berguna juga untuk permasalahan kesehatan dan lainnya.

Muhamad Ridwan dan Senjati, 2017: 457) yang terdiri dari empat prinsip yaitu *mubah*, kerelaan, kemaslahatan dan nilai keadilan:



Sumber: diolah dari data wawancara dan teori

Gambar 7
Akad Kerjasama Yang Di Tinjau Dari Prinsip Fikih Muamalah

Gambar 7 di atas menjelaskan prinsip yang pertama yaitu *mubah* yang di mana pengertiannya adalah segala kegiatan yang berhubungan dengan muamalah itu mubah kecuali ada dalil yang melarangnya. Sutono (2018) menuliskan dalam muamalah pada dasarnya semua boleh dilakukan, kecuali yang dilarang, yaitu *maysir*, *gharar*, dan *riba*. Di sini *Grabbike* adalah kegiatan yang berhubungan dengan

muamalah yang di mana *Grabbike* ini adalah aktifitas yang berhubungan dengan orang lain dan aktifitas yang berhubungan dengan ekonomi. Zaman dahulu akad seperti yang dipakai dalam kerjasama *Grabbike* masih belum ada karena menggunakan sistem teknologi sehingga masih banyak dikaji tetapi sejauh ini akad dalam *Grabbike* diperbolehkan karena banyak bermanfaat untuk orang banyak.

Sebagai prinsip yang kedua yaitu prinsip kerelaan yang mana dari kedua belah pihak saling rela atau ikhlas, dari sisi ini peneliti mengambil kerelaan pengemudi *Grabbike* jika harus membagi hasil transaksi menjemput dan mengantarkan pelanggan, yang mana pihak pengemudi mendapatkan 80% dari setiap orderan. Berdasarkan pernyataan VA selaku pengemudi *Grabbike*:

“Keluhan saya buat perusahaan Grab cuma naikin tarif Grabfood mbak walaupun di potong 20% gak jadi masalah mbak saya”

Walau ada unsur kerelaan dalam akad di perusahaan *Grabbike* banyak para pengemudi *Grabbike* yang mengeluh karena masalah harga yang menurut mereka terlalu rendah dan tentang sistem dan besar uang insentif yang selalu menurun dari waktu ke waktu.

Sebagai prinsip yang ketiga yaitu prinsip kemaslahatan di mana dengan adanya *Grab* juga mendatangkan kemaslahatan dalam kegiatan ekonomi bagi pelakunya. Sudah banyak orang yang terbantu karena adanya *Grabbike*. Berdasarkan pernyataan VA selaku pengemudi *Grabbike*:

“selama saya jadi driver Grab kebutuhan hidup saya tercukupi, saya juga bisa membayar cicilan motor”

Kemaslahatan tidak hanya dirasakan pengemudi *Grabbike* saja, tetapi juga karyawan perusahaan *Grab*, pengguna *Grab*, dan juga restoran yang berjualan makanan yang bekerjasama dengan perusahaan *Grab*. Dengan adanya *Grabbike* orang-orang yang dahulu menganggur karena kurangnya spesifikasi untuk melamar kerja. Sekarang dengan adanya perusahaan *Grab* orang yang hanya bermodalkan motor dan *smartphone* sudah bisa bekerja tanpa di minta riwayat pendidikan, dari segi ini saja sudah membantu pemerintah dalam mengurangi pengangguran. ditambah lagi *Grab* tidak

membatasi orang-orang yang mendaftar menjadi *driver* harus orang yang tidak memiliki pekerjaan atau pengangguran, *Grab* juga membolehkan pegawai kantor, wirausahawan, mahasiswa dan masih banyak lagi yang membutuhkannya. Perusahaan *Grab* melarang mendaftar menjadi *driver* jika meraka sudah menjadi *driver* transportasi *online* yang lain.

Selama mereka belum menjadi mitra transportasi *online* lain, mereka boleh mendaftar. Persyaratannya sangatlah mudah untuk orang – orang yang ingin mendaftar tetapi mereka juga memiliki batasan seperti usia *driver*, tahun kendaraan *driver*. Berdasarkan pernyataan AL selaku pengemudi *Grabbike*:

“Persyaratan jadi pengemudi Grabbike SIM,SKCK,E-KTP dan STNK motor harus di atas tahun 2010”

Dari hasil wawancara dengan informan, peneliti mendapatkan bahwa ekonomi pengemudi *Grabbike* sudah tercukupi dimana mereka sudah bisa mencukupi kebutuhan hidup mereka walaupun masih ada pengemudi *Grabbike* yang merasa belum tercukupi. Pernyataan tersebut sesuai dengan pernyataan AL selaku pengemudi *Grabbike*:

“Ada dampak positif setelah menjadi mitra, mengurangi angka pengangguran, dapat bonus /insentif, penghasilan lebih dari UMK jika ditekuni”

Dari sisi penumpang banyak penumpang yang sangat terbantu dengan adanya *Grab*. Dahulu mereka kebingungan karena transportasi umum di Surabaya kurang mendukung, di tambah lagi sistem *Grab* juga menggunakan sistem aplikasi yang berbasis teknologi di mana penumpang tidak harus datang ketempat umum seperti jalan raya untuk mencari transportasi umum, cukup dengan menggunakan aplikasi yang ada di *smartphone* pengguna dengan cara meng-*install* pengguna sudah

bisa memakai aplikasi *driver* untuk pengguna dan memesannya.

Sebagai prinsip ke empat adalah prinsip memelihara nilai keadilan ada beberapa pengemudi *Grabbike* yang menurut mereka akad kerjasama di dalam *Grab* dirasakan kurang adil dalam pihak pengemudi karena mereka hanya terikat sebagai mitra atau pihak ketiga independen di mana mereka tidak dapat hak untuk memberikan masukan. Jika ada perubahan tarif atau pun insentif mereka hanya bisa menerima. Pihak *Grab* akan memberitahukan informasi melalui akun mereka jika ada perubahan. Demikian juga masalah suspen, karena dalam sistem aplikasi *driver* jika terkena suspen pengemudi *Grabbike* tidak akan bisa menggunakan aplikasi tersebut Sehingga terkena suspen, *driver* tidak akan bisa bekerja dan mendapat order. Suspen yang diberikan pihak *Grab* berbeda-beda, ada yang sementara yaitu beberapa hari saja tetapi ada juga yang selamanya, jika sementara pihak pengemudi *Grabbike* nantinya bisa mendapatkan order kembali sehingga bisa bekerja lagi, tetapi jika selamanya pihak pengemudi *Grabbike* tidak akan bisa bekerja menjadi pengemudi *Grabbike* lagi. Ketika pengemudi *Grabbike* terkena suspen, tidak ada pemberitahuan atau informasi apa yang menyebabkan pengemudi

PENUTUP

Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk meninjau akad kerjasama antara pengemudi *Grabbike* dan perusahaan *Grab* dengan fikih muamalah. Teknik analisis data menggunakan wawancara dan observasi kepada tujuh informan, dan menggunakan triangulasi teori dan studi kasus. Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut: 1) Akad kerjasama yang dapat digunakan dalam transportasi *online Grabbike* di Surabaya ada empat model akad yaitu, model yang pertama adalah akad *jualah*

mendapatkan suspen. Uraian di atas sesuai dengan pernyataan GI selaku pengemudi *Grabbike*:

“Tidak ada kontrak yang di berikan hanya diberikan online training dan lembaran kode etik untuk di patuhi dan semuanya mengenai kebijakan yang menguntungkan pengendara dan calon penumpang. Selama pengendara tidak melanggar kode etik selama itu pula dia tetap menjadi pengendara Grabbike”

Tetapi dengan penggunaan sistem teknologi, keadilan dalam pembagian order sudah bagus karena sistem tersebut akan mendeteksi pengemudi terdekat jika ada penumpang yang memesan layanan tersebut, jadi tidak ada pertikaian antar pengemudi *Grabbike*, tetapi ada juga beberapa pengemudi yang berlaku curang dan tidak terpuji. Pernyataan di perkuat dengan pernyataan MA selaku pengemudi *Grabbike*:

“Selama di Grab tidak ada perebutan penumpang karena kan sudah ada sistem yang mengatur tetapi jika pengendara Grabbike ingin sering dapat penumpang pengendara Grabbike tinggal main navigasi saja”

yaitu karena adanya bonus yang diberikan oleh pihak perusahaan *Grab* kepada pengemudi namun model ini hanya terikat pada unsur bonus. Yang kedua adalah akad *wakalah*, karena terdapat unsur perwakilan yang di mana pihak perusahaan *Grab* mewakilkan kepada pengemudi *Grabbike* untuk menjemput dan mengantarkan penumpang hingga sampai tujuan. Dan yang ke tiga adalah akad *musyarakah inan* karena di dalam akad mengandung unsur adanya pihak yang saling bekerjasama dan menyertakan modal, yang mana pihak perusahaan *Grab* menyertakan teknologi IT yaitu berupa aplikasi, sedangkan pihak

pengemudi *Grabbike* menyertakan motor juga *smartphone*. Unsur yang kedua dalam akad adalah di mana ada bagi hasil dengan nilai persentase sesuai dengan yang disepakati. Dan akad yang keempat akad *ijarah* di mana pengguna *Grab* menyewa jasa pengemudi *Grabbike*. 2) Dari segi prinsip fikih muamalah peneliti menemukan bahwa akad kerjasama antara perusahaan *Grab* dengan pengemudi *Grabbike* sudah memenuhi ke empat unsur yaitu prinsip *mubah*, prinsip kerelaan, prinsip kemaslahatan dan prinsip keadilan. Di mana prinsip *mubah* karena dalam prakteknya jasa transportasi *online* tidak di larang dalam islam, prinsip kerelaan karena pengemudi sama-sama rela untuk membagi keuntungan kepada pengendara *Grab* dan menyetujui persyaratan yang diajukan oleh perusahaan *Grab*, prinsip kemaslahatan terpenuhi karena pengemudi mendapatkan manfaat dari bekerja menjadi pengemudi *Grabbike* yaitu membantu memenuhi kebutuhan ekonomi dan prinsip keadilan di mana pembagian order sudah adil karena menggunakan sistem teknologi walaupun masih ada pengemudi yang merasa tidak adil.

Saran

Peneliti menyadari bahwa hasil dari penelitian ini banyak kekurangan dan belum sempurna, sehingga peneliti memberikan saran kepada pihak yang akan memiliki kepentingan dengan hasil penelitian, yaitu : 1) Butuh waktu yang sedikit lebih lama untuk mengkaji lebih dalam untuk observasi dan wawancara dikarenakan masih banyak informan – informan yang seharusnya bisa digali lebih jauh lagi. 2) Dalam penentuan informan dari pengemudi *Grabbike* kebanyakan dari mereka enggan untuk diwawancarai karena

kekhawatiran mereka tentang informasi-informasi yang dapat berakibat pada pekerjaannya sebagai pengemudi *Grabbike*.

Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian ini peneliti menyadari bahwa penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang mungkin dapat mempengaruhi hasil penelitian sehingga masih perlu adanya perbaikan yang lebih sempurna. Adapun keterbatasan penelitian, yaitu 1) Sebelum menerapkan sanksi atau suspensi kepada pengemudi, diharapkan perusahaan *Grab* tidak langsung menutup aplikasi *driver*, tetapi di beritahukan terlebih dahulu melakukan pelanggaran apa dan menginfokan pengemudi *Grabbike* agar ke kantor terdekat untuk memberi kesempatan kepada pengemudi *Grabbike* tersebut untuk menjelaskan serta membela diri, karena bisa terjadi pengemudi *Grabbike* terkena sanksi padahal sesungguhnya tidak melakukan kesalahan. Jika pengemudi *Grabbike* tidak melakukan kesalahan tetapi terkena sanksi sehingga tidak bisa melakukan kegiatannya untuk bekerja. 2) Untuk penumpang diharapkan tidak membatalkan pemesanan ketika pengemudi *Grabbike* sudah dalam perjalanan apalagi bila pengemudi *Grabbike* sudah sampai kelokasi penjemputan karena akan merugikan pihak pengemudi *Grabbike* tersebut, mulai mengalami kerugian bahan bakar kendaraan yang terpakai, kerugian waktu yang terbuang bahkan hingga menanggung resiko kecelakaan saat melakukan penjemputan. 3) Bagi peneliti selanjutnya untuk dapat menggali pada pelaku atau pengemudi *Grabbike* dengan lebih luas baik tingkat usia maupun status.

DAFTAR RUJUKAN

Adisasmita, R. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Anindhita, A. R. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi

- pada Bisnis Gojek dan *Grab Bike* Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). In *Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC*.
- Fauzia, I. Y. (2018). *Islamic Entrepreneurship: Kewirausahaan Berbasis Pemberdayaan*. Depok: Raja Grafindo Persada
- <http://www.Grab.com>. Diakses Pada 23 Oktober 2018
- Hernoko, A. Y. (2010). *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Mardani. (2012). *Fiqh Ekonomi Syariah*. Jakarta: Kencana Peramedia Group.
- Nawawi, I. (2012). *Fikih Muamalah Klasik dan Kontemporer*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Putri, E. A., Malik, Z. A., & Hidayat, Y.R. (2018). Analisis Fiqh Muamalah Terhadap Praktik Driver Gojek (Studi Kasus di PT Gojek Bandung dalam Penggunaan *Prosiding Hukum Ekonomi Syariah*, 4(2), 916-920
- Rosmalasari, E. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi Dan Pengguna Layanan Ojek Online. *Cepalo*, 2(2), 1-130
- Rozalinda. (2017). *Fikih Ekonomi Syariah: Prinsip dan Implementasinya pada Sektor Keuangan Syariah*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sutono, S. (2019). Analisis of Online Taxi (Uber) in Islamic Economy Prespective. *Tasharruf: Journal Economics and Business of Islam*, 3(2), 179-189
- Syahfril Muhamad Ridwan, N. F., & Senjati, I. H. (2017). Tinjauan Fikih Muamalah dan Undang-Undang Nomer 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Terhadap penetapan Harga pada Jasa Taksi Online *Grabcar*. *Prosiding Keuangan dan Perbankan Syariah*, 3(2). 454-462