



**SISTEM KERJASAMA ANTARA PT. GOJEK INDONESIA DENGAN
DRIVERNYA DALAM PERSPEKTIF EKONOMI SYARIAH**
(Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)

SKRIPSI

*Ditulis Sebagai Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)
Pada Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam*

Oleh:
Annisa Salsabilla
NIM 1830402010

**JURUSAN EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAHMUD YUNUS BATUSANGKAR
1444 H / 2022 M**

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Annisa Salsabilla
NIM : 1830402010
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Jurusan : Ekonomi Syariah

Dengan ini menyatakan bahwa SKRIPSI yang berjudul "**Sistem Kerjasama Antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya dalam Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)**" adalah hasil karya sendiri, bukan plagiat kecuali yang dicantumkan sumbernya. Apabila dikemudian hari ditemukan sebagai plagiat, maka bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Batusangkar, 1 Agustus 2022
Yang membuat pernyataan



ANNISA SALSABILLA
NIM. 1830402010

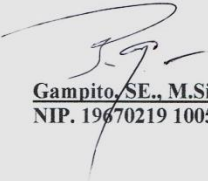
PERSETUJUAN PEMBIMBING

Pembimbing skripsi atas nama **Annisa Salsabilla NIM: 1830402010**, dengan judul "**Sistem Kerjasama Antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya dalam Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)**", memandang bahwa skripsi yang bersangkutan telah memenuhi persyaratan ilmiah dan dapat disetujui untuk dilanjutkan ke tahap sidang Munaqasyah.

Demikian persetujuan ini diberikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Batusangkar, 22 Juli 2022

**Ketua Jurusan
Ekonomi Syariah**


Gampito, SE., M.Si
NIP. 19670219 100501 1 005


Pembimbing


Dr. H. Alimin, Lc., M.Ag
NIP. 19860817 201903 2 006

Mengetahui

**Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Mahmud Yunus Batusangkar**

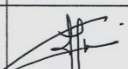
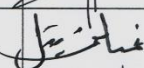
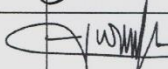



Dr. H. Rizal, M. Ag. CRP
NIP. 19731007 2002121 001

PENGESAHAN TIM PENGUJI

Skripsi atas nama ANNISA SALSABILLA, NIM 1830402010 dengan judul **Sistem Kerjasama Antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya dalam Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)** telah diuji dalam ujian *Munaqasyah* Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri (UIN) Mahmud Yunus Batusangkar pada hari Senin, 8 Agustus 2022 dan dinyatakan telah dapat diterima sebagai syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (SE) Strata Satu (S.1) pada jurusan Ekonomi Syariah.

Demikian persetujuan ini diberikan untuk dapat dipergunakan seperlunya.

No.	Nama/NIP Penguji	Jabatan dalam Tim	Tanda Tangan	Tanggal Persetujuan
1.	Dr. H. Alimin, Lc., M.Ag NIP. 19720505 200212 1 004	Ketua Sidang/Pembimbing		20/08/2022
2.	Dr. H. Rizal Fahlefi, S.Ag., M.SI NIP. 19730629 200112 1 002	Penguji I		20/08 2022
3.	Widi Nopiardo, MA NIP. 19861128 201503 1 007	Penguji II		20-08-2022

Batusangkar, 10 Agustus 2022
Mengetahui,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam



Dr. H. Rizal, M.Ag., CRP
NIP. 19731007 200212 1 001

BIODATA PENULIS



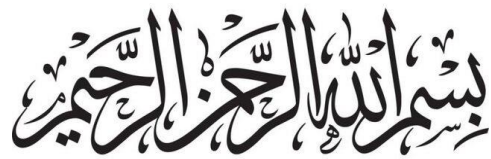
Data Pribadi

Nama : Annisa Salsabilla
NIM : 1830402010
Tempat, Tanggal Lahir : Padang, 23 Maret 2000
Jenis Kelamin : Perempuan
Alamat : Jl. Rasak No 11
Gelara Keserjanaan : Sarjana Ekonomi (S.E)
Jurusan : Ekonomi Syariah
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Tahun Masuk/ Keluar : 2018/2022
Nomor Handphone : 0813 - 6587 – 5523

Riwayat Pendidikan

2006 - 2012 : SDN 02 Ulak Karang Selatan
2012 - 2015 : SMP Pembangunan Laboratorium UNP
2015 - 2018 : SMA Pembangunan Laboratorium UNP
2018 – 2022 : UIN Mahmud Yunus Batusangkar

LEMBAR PERSEMBAHAN



Sembah sujud dan syukur kepada Allah SWT. Taburan cinta dan kasih sayang-Mu telah memberikanku kekuatan, membekaliku dengan ilmu serta memperkenalkanku dengan cinta. Atas karunia serta kemudahan yang Engkau berikan akhirnya skripsi yang sederhana ini dapat terselesaikan. Shalawat dan salam selalu terlimpahkan keharibaan Rasulullah Muhammad SAW.

Kupersembahkan karya sederhana ini kepada orang yang sangat kukasihi dan kusayangi

Dear Ayahanda dan Ibunda Tercinta

Sebagai tanda bakti dan terima kasih yang tiada terhingga kupersembahkan karya kecil ini kepada Ayah (Martanius) dan Ibu (Nurma) yang telah memberikan kasih sayang, secara dukungan, ridho dan cinta kasih sayang yang tiada terhingga yang tiada mungkin dapat ku balas hanya dengan selembar kertas yang bertuliskan kata persembahan. Semoga ini menjadi langkah awal untuk membuat Ayah dan Ibu bahagia karena kusadar, selama ini belum bisa berbuat lebih. Untuk Ayah dan Ibu yang selalu membuatku termotivasi dan selalu menyirami kasih sayang, selalu mendoakanku, selalu menasehatiku serta selalu meridhoiku melakukan hal yang yang lebih baik, Terima kasih Ayah..... Terima Kasih Ibu....

Dear Kakak-Kakak Ku

Sebagai tanda terima kasih, aku persembahkan karya kecil ini untuk Kakak-Kakak Ku (Uni Rosi Yunita, ST, Uni Okna Maria, S. Tr.Keb, Uni Triyuningsih, Kakak Widya Martasari, S.Pd, Kakak Nidya Mardhotillah, S.P) terima kasih telah memberikan semangat dan inspirasi dalam menyelesaikan Skripsi ini. Semoga doa dan semua hal yang yang terbaik yang engkau berikan menjadikan ku orang yang baik pula...

Dear Dosen-Dosen ku

Terima kasih kepada Ayahanda Dr. H. Alimin, Lc., M.Ag selaku pembimbing ku, serta Ayahanda Dr. H. Rizal Fahlefi, S.Ag., M.SI dan Ayahanda Widi Nopiardo, MA selaku pengujiku yang memiliki peran sangat penting dalam perjalanan skripsi ku, bersyukur aku kepada Allah SWT telah mempertemukan aku dengan orang-orang baik hati yang telah membimbingku dalam pembuatan karya kecil ini. Terimakasih Ayahanda, ini hasil karya kecil yang kutulis takkan selesai dan sempurna tanpa bimbingan, kritik dan saran yang membangun dari Ayahanda, semoga sehat selalu ya Ayahanda, . Karya kecil ku ini, ku dedikasikan untuk kebaikan hatimu

Dear Tim Bubble Gum

Teruntuk Desi Ramayani, Fadhila Yuliza, Anisa Fitri, Aulia Permata Indah teman bak saudara dari awal kuliah hingga sampai saat ini. Aku selalu bersyukur telah dipertemukan dengan orang seperti kalian, yang telah memberikan support dan bantuan dalam perjalanan hidupku. Meskipun kita selalu ada cekcok tetapi kalian adalah teman baik dalam hidup ku. Terima kasih Bubble Gum....love u guys....

Dear Teman-Teman Ku

Skripsi ini teruntuk teman-temanku yang tidak bisa ku sebutkan satu persatu, terkhusus warga kelas EKSYA A'18. Terimakasih atas segala dukungan, semangat untuk setiap peluh yang ku keluarkan dalam menyelesaikan skripsi ini dan bagi teman-teman yang masih berjuang, tetap semangat. Percayalah setiap usaha pasti ada hasil. Tetap semangat, jangan putus asa, jika lelah silahkan beristirahat tapi tidak untuk berhenti. Semangat guys...

Dear Orang Baik

Terima kasih kepada Nita Yanti atau bisa dipanggil Calau atau Bebek, yang telah ada dalam perjalanan masa skripsi ku. Terimakasih sudah menemani hari- hari susah dan senang ku karena skripsi ini teman bak saudara dan terima kasih untuk Bang Reihan yang menemani dan meluangkan waktu untuk skripsi ini dan semua support yang kalian berikan, love you guys....

ABSTRAK

Skripsi atas nama Annisa Salsabilla, NIM 1830402010, Judul Skripsi” Sistem Kerjasama Antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya dalam Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)”, Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Mahmud Yunus Batusangkar, Tahun 2022.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah menjelaskan bagaimana pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan drivernya dan apakah sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan drivernya sudah sesuai dengan ekonomi syariah. Fenomena yang dialami yaitu pada sebagian *driver* merasa dirugikan, jika driver tersebut mengalami kerugian seperti kecelakaan dan perusahaan tidak memberikan pertanggungjawaban kepada driver yang mengalami kerugian tersebut.

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) dengan memakai metode kualitatif untuk mendapatkan data-data dari permasalahan yang diteliti. Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah wawancara dan dokumentasi. Pengolahan data dilakukan dengan cara kualitatif yang menggambarkan bagaimana sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan drivernya menurut ekonomi Islam

Hasil dari penelitian ini adalah sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya dimana dalam sistem kerjasama ini terdapat bagi hasil yang terjadi apabila driver menyelesaikan persatu orderan. Bagi hasil antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya adalah 20% : 80% dimana PT. Gojek Indonesia menerima sebesar 20% dari setiap orderan dan drivernya menerima sebesar 80%. Sistem kerjasama antara perusahaan dengan driver adalah bagi hasil dimana jika ada kerugian yang dialami driver, maka PT. Gojek Indonesia ikut serta bertanggung jawab. Praktik sebagaimana disebut diatas telah sesuai dengan ajaran Islam, khususnya terkait dalam rukun dan syarat-syarat kerjasama *syirkah* inan.

Kata Kunci: Kerjasama, Perspektif Ekonomi Syariah

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah Swt, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia kepada penulis sehingga dapat menyusun SKRIPSI ini. Shalawat serta salam kepada Nabi Muhammad Saw selaku penutup segala Nabi dan Rasul yang diutus dengan sebaik-baik agama, sebagai rahmat untuk seluruh manusia, sebagai personifikasi yang utuh dari ajaran Islam dan sebagai tumpuan harapan pemberi cahaya syariat di akhirat kelak.

Penulisan SKRIPSI ini adalah untuk melengkapi syarat-syarat dan tugas untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi pada Jurusan Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Mahmud Yunus Batusangkar. Adapun judul dari skripsi ini adalah **“Sistem Kerjasama Antara PT. Gojek Indonesia dengan Drivernya dalam Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)”**

Selanjutnya, dalam penulisan SKRIPSI ini banyak bimbingan, motivasi dari berbagai pihak, baik moril maupun materil yang penulis terima. Dalam konteks ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Marjoni Imamora, M.Sc selaku Rektor Universitas Islam Negeri Mahmud Yunus Batusangkar.
2. Dr. H. Rizal, M.Ag., CRP selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.
3. Gampito, SE., M.Si selaku Ketua Jurusan Ekonomi Syariah.
4. Dr. H. Alimin, Lc., M.Ag selaku pembimbing skripsi.
5. Dr. H. Rizal Fahlefi, S.Ag., M.SI selaku penguji 1 skripsi.
6. Widi Nopiardo, MA selaku penguji 2 skripsi.
7. Dosen dan staf Akademi yang membantu penulis.
8. Orang tua penulis Martanius (Ayah) dan Nurma (Ibu) yang telah memberikan dukungan, doa serta ridho sehingga penulis dapat mencapai

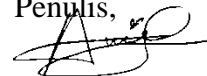
pada saat tahap ini.

9. Saudara kandung penulis Uni Rosi Yunita, ST, Uni Okna Maria, S. Tr.Keb, Uni Triyuningsih, Kakak Widya Martasari, S.Pd, Kakak Nidya Mardhotillah, S.P yang telah membimbing dan mendukung penulis sampai pada tahap ini.
10. Teman penulis Nita Yanti dan Grup Bubble Gum, Desi Ramayani, Fadhila Yuliza, Anisa Fitri, Aulia Permata Indah yang telah menemani dan mendukung penulis sampai pada tahap ini.
11. Seluruh teman-teman Jurusan Ekonomi Syariah Angkatan 2018 khususnya teman-teman lokal Ekonomi Syariah A yang menemani, motivasi, dan memberikan semangat dari awal kuliah sampai selesainya skripsi ini.
12. *Driver* Gojek yang telah meluangkan waktunya untuk bisa diwawancarai.
13. Semua pihak yang terlibat dalam penyusunan skripsi ini, baik langsung maupun tidak langsung.

Akhirnya, kepada Allah jualah penulis berserah diri, semoga bantuan, motivasi dan bimbingan serta nasehat dari berbagai pihak menjadi amal ibadah yang ikhlas hendaknya, dan dibalas oleh Allah Swt dengan balasan yang berlipat ganda. Semoga SKRIPSI ini dapat memberi manfaat kepada kita semua, Aamiin.

Batusangkar, 1 Agustus 2022

Penulis,



Annisa Salsabilla
NIM. 1830402010

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
PERNYATAAN KEASLIAN	
PERSETUJUAN PEMBIMBING	
PENGESAHAN TIM PENGUJI	
BIODATA PENULIS	
LEMBAR PERSEMBAHAN	
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Pertanyaan Penelitian.....	7
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat dan Luaran Penelitian	7
F. Definisi Operasional	8
BAB II KAJIAN TEORI	10
A. Landasan Teori.....	10
1.Pengertian Gojek	10
2.Jenis Layanan Gojek yang sudah berlaku di Kota Padang	11
3. Perjanjian Kerjasama	13
4. Sistem Kerjasama dalam Perspektif Ekonomi Syariah.....	29
5. Jenis-Jenis Akad Dalam Ekonomi Syariah	35
6. Jasa.....	49
B. Penelitian yang Relevan	50
BAB III METODE PENELITIAN	56
A. Jenis Penelitian	56
B. Latar dan Waktu Penelitian.....	56
C. Instrumen Penelitian	57

D. Sumber Data	58
E. Teknik Pengumpulan Data.....	59
F. Teknik Analisis Data	59
G. Teknik Penjaminan Keabsahan Data	61
BAB IV TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	62
A. Temuan Penelitian	62
1. Gambaran Umum Kota Padang	62
2. Gambaran Umum Gojek.....	65
B. Pembahasan.....	70
1. Pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan <i>drivernya</i> di Padang.....	70
2. Sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan <i>drivernya</i> dalam perspektif ekonomi syariah.....	81
BAB V PENUTUP.....	85
A. Kesimpulan.....	85
B. Saran	85
DAFTAR PUSTAKA	87
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Jenis Layanan Gojek yang sudah berlaku di Kota Padang	11
Tabel 2.2 Ketentuan Pelaksanaan <i>Syirkah</i>	33
Tabel 3.1 Susunan Waktu Penelitian	53
Tabel 4.1 Luas Wilayah Kecamatan di Kota Padang dalam Persentase	60
Tabel 4.2 Kontribusi antara PT. Gojek Indonesia dengan <i>Driver</i>	73
Tabel 4.3 Poin Program Pendapatan Minimum Gojek	74
Tabel 4.4 Rukun <i>Syirkah Inan</i>	79
Tabel 4.5 Syarat Sah <i>Syirkah</i>	79

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 logo gojek.....	63
Gambar 4.2 Aplikasi Gojek Driver	66
Gambar 4.3 Atribut yang digunakan oleh driver Gojek	67
Gambar 4.4 Rewards yang diberikan perusahaan kepada driver	74

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Di era sekarang ini, teknologi informasi berkembang sangat pesat. Salah satu bentuk teknologi informasi yang memiliki perkembangan cukup signifikan pada abad ini adalah teknologi informasi yang dikenal dengan internet. Perkembangan internet saat ini dipengaruhi oleh semakin banyaknya sekolah dan instansi pendidikan yang mewajibkan para siswa untuk mengenal internet, selain itu terdapat berbagai jaringan sosial yang dapat diakses oleh masyarakat dan banyak dari mereka yang menjadikan internet sebagai suatu kebutuhan. Hal ini menandakan bahwa internet menjadi alat yang sangat digemari oleh masyarakat, apalagi dengan adanya *smartphone/gadget* yang dapat memudahkan semua orang mengakses internet hanya dalam genggam. Kemudahan dalam mengakses internet karena adanya teknologi yang semakin canggih tentu saja mampu mengubah sikap dan perilaku masyarakat dalam berkomunikasi dan berinteraksi.

Pengaruh teknologi yang semakin canggih membuat perilaku manusia menjadi konsumtif, dimana mereka menginginkan sesuatu yang serba instan, serba cepat dan serba murah. Teknologi yang semakin hari terus berkembang pada semua bidang kehidupan membuat manusia merasa bahwa semua yang dibutuhkan dapat dengan mudah diperoleh termasuk kemudahan dalam sistem transportasi.

Transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportate*, dimana *trans* adalah seberang dan *portate* berarti mengangkut dan membawa. Perkembangan transportasi di dunia berjalan dengan sangat perlahan, dimana terjadi perubahan sedikit demi sedikit hingga akhirnya tercipta alat transportasi darat, laut dan udara seperti sekarang ini. Sebelum alat transportasi ditemukan, manusia sejak dahulu kala melakukan perjalanan dengan berjalan kaki, baik dalam jarak jauh ataupun dekat. Sejarah berkembangnya transportasi di dunia dimulai sejak ditemukannya roda pada

sekitar 3500 sebelum masehi. (Kamaluddin, 2003)

Menurut Adisasmita (2011) transportasi adalah sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar atau sering kali dikatakan menjembatani produsen dan konsumen.

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dimana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun negara. (Fatimah, 2019)

Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia.

Transportasi berbasis *online* kini dinilai murah dan praktis. Dan cukup diminati di kalangan masyarakat. Jumlah para pengemudi yang semakin banyak, dan adanya tarif promo yang begitu memanjakan penumpang, membuat layanan transportasi berbasis *online* semakin diminati dari waktu ke waktu. Dimulai dari situlah maka peminat transportasi *online*-pun semakin meningkat dikarenakan harga yang relatif murah, dan mudah dalam pemesanannya, yaitu hanya menggunakan aplikasi dan kita hanya tinggal menunggu di tempat, dan sudah tertera tarif yang dikeluarkan untuk menuju ke tempat tujuan.

Kehadiran perusahaan PT. Gojek Indonesia pada tahun 2011 yang didirikan oleh Nadiem Makarim. Nadiem menciptakan Gojek, sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pesanan. Ojek yang merupakan kendaraan motor roda dua ini menjadi transportasi yang sangat efektif. Aplikasi ini memungkinkan para *user* untuk dapat memesan ojek secara online. Gojek dikenal sebagai ojek yang modern dan profesional. Para *driver* telah dilengkapi dengan handphone berbasis *android* dengan tujuan memudahkan para *driver* dalam berhubungan dengan para user dan dapat

dengan mudah memperoleh rute terbaik untuk melakukan pengantaran penumpang. (Adawia, 2018)

Keberadaan transportasi dapat membantu roda pergerakan perekonomian suatu daerah, baik tingkat nasional maupun lokal. Kegunaan transportasi berperan penting dalam membantu penyaluran barang dan jasa jika dilihat dari era modernisasi saat ini, dimana segala sesuatu hal harus cepat dan juga tepat sasaran sehingga memudahkan berjalannya kehidupan masyarakat.

Gojek mulai beroperasi di kota Padang Tanggal 1 April 2017. Kemunculan Gojek ini mendapatkan sambutan yang sangat baik dari masyarakat di daerah ini. Jasa pelayanan gojek dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat. Gojek menjadi transportasi utama dalam waktu yang relatif singkat, mengalahkan ojek konvensional, angkutan kota dan taksi regular yang telah ada selama ini (Adawia, 2018).

Perusahaan Gojek adalah bentuk usaha mandiri kreatif salah satunya di kota Padang dimana dalam pemberian upah kepada *Driver* Gojek menggunakan sistem bagi hasil sesuai dengan hasil yang didapatkan oleh *Driver* Gojek. Perjanjian bagi hasil antara Perusahaan Gojek dengan *Driver* dimulai ketika *Driver* mendaftarkan diri sebagai mitra Gojek dan menjalankan layanan yang sudah ditetapkan oleh perusahaan Gojek, berarti perusahaan dan *Driver* harus saling bekerjasama untuk mencapai tujuan bersama yang menguntungkan kedua belah pihak. (Surya, 2019)

Salah satu prinsip ekonomi Islam atau ekonomi syariah adalah ajarannya yang bersifat menyeluruh. Islam sangat memperhatikan keberkahan dan kehalalan segala sesuatu. Termasuk juga sumber dari harta yang dimiliki. Karena itulah ekonomi Islam hadir dan menjadi solusi untuk kegiatan bisnis yang lebih halal. Perbedaan utama antara ekonomi Islam dengan konvensional adalah akad atau instrumen yang digunakan. Dengan begitu, seseorang yang mempraktekkan ekonomi Islam bisa mendapat tujuan kebahagiaan dunia dan akhirat.

Dalam kaidah Islam yang terkait dengan masalah diatas adalah hak mendapatkan keuntungan disebabkan oleh adanya tanggung jawab menanggung kerugian. Maksudnya, orang atau pihak yang menghendaki untuk mendapatkan keuntungan, maka dia juga harus siap menanggung kerugian. (Mukhlis, 2021)

Islam memberikan kebebasan kepada para pihak untuk melakukan kerjasama. Apabila para pihak itu telah sepakat menentukan bentuk dan isi kerjasama, maka kesepakatan itu mengikat para pihak dan harus melaksanakan segala hak dan kewajibannya, sepanjang tidak bertentangan dengan syariah Islam. Dalam melakukan kerjasama, para pihak diharuskan untuk mengikuti aturan syariat Islam. Sistem kerjasama antara perusahaan dengan *driver* dilaksanakan untuk meningkatkan taraf hidup dan perekonomian dan sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kerjasama dan tolong menolong dalam kebajikan dan taqwa dan ini tidak bertentangan dengan Hukum Islam. Syari'at Islam telah memberikan pokok-pokok aturan di dalam melaksanakan hubungan kerjasama yang baik, saling menolong yang saling menguntungkan tanpa saling merugikan antara kedua pihak (Surya, 2019)

Dalam akad muamalah yang mengambil bentuk hubungan kemitraan, seperti *musyarakah* atau *mudhârabah*, *Musyarakah* ialah kerja sama antara dua orang/lebih dalam berusaha, yang keuntungan dan kerugiannya ditanggung bersama (Ismail, 2013). Adapun pengertian *musyarakah* atau *syirkah* secara etimologis mempunyai arti pencampuran, yakni bercampurnya salah satu dari dua harta dengan harta lainnya, tanpa dapat dibedakan antara keduanya. Apabila proyek yang dibiayai mengambil bentuk *musyarakah*. Dalam hubungan yang mengambil bentuk *musyarakah*, semua pihak dibenarkan untuk duduk dalam manajemen atau menjadi pengelola proyek. Sedangkan dalam *mudhârabah*, sekalipun beban risikonya berbeda, tetapi baik *shâhib al-mâl* maupun *mudhârib* sama-sama memikul risiko. Perbedaannya adalah *shâhib al-mâl* memikul risiko kehilangan modalnya, sedangkan *mudhârib* memikul risiko kehilangan tenaga, pikiran, dan

waktunya selama *mudhârib* mengelola proyek yang dibiayai oleh *shâhib al-mâl*.

Akad dalam hubungan muamalah dalam bentuk apapun tidak boleh mengandung syarat atau ketentuan yang tidak sesuai dengan sifat bentuk hubungan muamalah yang bersangkutan. Misalnya, apabila bentuk hubungan muamalah tersebut berupa hubungan mudarabah, maka menurut prinsip syariah tidak dibenarkan investor atau pemilik modal atau *shahib al-mal* (investor atau pemilik dana) ikut mengelola proyek yang dibiayai dengan fasilitas mudarabah. Hanya mudarib yang boleh mengelola proyek tersebut. Apabila dalam akad mudarabah diperjanjikan bahwa *shahib al-mal* boleh mengelola proyek, maka akad mudarabah tersebut tidak sah dan akibatnya batal demi hukum. (Sjahdeini, 2014)

Penerapan nisbah bagi hasil antara perusahaan Gojek dengan *driver* Gojek yaitu 80%:20% dimana *driver* Gojek menerima 80% dan perusahaan Gojek menerima 20%. Jadi, bagi hasil ini terjadi apabila *driver* Gojek telah menyelesaikan layanan perusahaan per satu orderan. Maka persentase 20% untuk perusahaan Gojek tersebut otomatis ditarik melalui saldo *Gopay driver* Gojek, karena sebelum *driver* Gojek menghidupkan atau menjalankan akun, *driver* Gojek harus mengisi saldo *gopay* tersebut agar bisa menerima *customer* dan 80% nya langsung diterima *driver* Gojek baik secara tunai maupun non tunai (*gopay*). Tetapi pada saat ini orderan lama masuknya dikarenakan *driver* Gojek menjamur atau sudah banyak karena sebagian *driver* yang menggantungkan hidupnya sehingga persaingan semakin tinggi sehingga sulit bagi para *driver* dalam mencapai target untuk mendapatkan bonus. (Hasil wawancara dengan *driver* Gojek Nanda pada Rabu, 2 Maret 2022)

Dalam sistem bagi hasil antara 80% : 20% tersebut, terdapat kerjasama antara perusahaan dengan *driver* yaitu performa pada aplikasi yang mempengaruhi pencairan bonus. Supaya performa bagus, *driver* gojek harus mengambil setiap orderan yang masuk, tidak melakukan *cancel* atau menolak orderan. Jika melakukan *cancel* atau pembatalan orderan maka presentase

performa akan turun secara otomatis dan membuat akun *driver* tersebut tidak gacor (gesit).

Dari setiap orderan tersebut ada sistem poin yang diterapkan pada setiap orderan. Setiap layanan yang ada pada aplikasi tersebut menerapkan 1 poin. Semakin banyak poin yang didapat oleh *driver* dan ramah ke konsumen maka rating *driver* meningkat dan bisa mendapatkan bonus sesuai dengan level yang ada yaitu *basic, silver, gold, platinum*. Keempat level tersebut telah ada batasan poin yang harus dicapai oleh *driver*.

Perusahaan Gojek hanya memberikan modal kepada mitra Gojek atau *driver* Gojek berupa aplikasi semata sedangkan mitra atau *driver* Gojek tidak dinilai nominal modalnya karena *driver* Gojek harus menyiapkan tenaga, waktu, transportasi yang digunakan dalam keadaan sehat, saldo *Gopay*, paket internet, paket telepon *customer*, jaket Gojek dan helm Gojek harus ada karena itu berpengaruh terhadap akun *Driver*. Perusahaan lebih memprioritaskan *Driver* yang sudah mempunyai atribut, kalau atributnya belum ada maka orderan *Driver* akan lama masuknya. Apabila *Driver* Gojek mengalami kerugian dalam bentuk bocor ban, kecelakaan, kehilangan barang, kendaraan mogok, dan lain sebagainya maka itu tidak termasuk tanggung jawab perusahaan. (Hasil wawancara dengan *driver* gojek Reihan pada Sabtu, 5 Maret 2021)

Perusahaan Gojek memiliki layanan *GoFood* (pesan makanan) yang terdapat pada aplikasi Gojek yang digunakan oleh *customer* untuk mencari dan memesan makanan. *Customer* bebas kapan saja memesan makanan dan *driver* siap untuk mengatarkannya tetapi disaat *driver* Gojek hendak mengantarkan makanan yang telah dipesan, *customer* tidak dapat dihubungi atau nomor telepon *customer* tersebut tidak aktif. Dalam hal ini, *driver* merasa rugi atas makanan yang sudah di beli dan mendapat orderan fiktif. Kerugian tersebut hanya di tanggung oleh *driver*. (Hasil wawancara dengan *driver* gojek Nisa pada Sabtu, 5 Maret 2022)

Kebersamaan, keadilan, kepedulian adalah bagian dari konsep kerjasama didalam ekonomi Islam yang tidak boleh diabaikan. Di dalam

kerjasama, tidak dibenarkan hanya mengharapkan keuntungan dan tidak mau menanggung kerugian. Sehingga yang berhak untuk mendapatkan keuntungan adalah mereka yang siap menanggung kerugian.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji dan menuangkan ke dalam bentuk skripsi dengan judul “**SISTEM KERJASAMA ANTARA PT. GOJEK INDONESIA DENGAN DRIVERNYA DALAM PERSPEKTIF EKONOMI SYARIAH (Studi Kasus Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti)**”

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dibuat oleh penulis maka fokus penelitian permasalahan adalah “Sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver*nya dalam perspektif ekonomi syariah”

C. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan fokus penelitian di atas, maka pertanyaan penelitian pada penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *Driver*nya?
2. Apakah sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *Driver*nya sudah sesuai dengan ekonomi syariah?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *Driver*nya
2. Untuk menjelaskan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *Driver*nya sudah sesuai dengan perspektif ekonomi syariah

E. Manfaat dan Luaran Penelitian

1. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para pembaca, yaitu:

a. Secara teoritis

Diharapkan dapat menambah wawasan pengembangan dan teori akad dalam ekonomi Islam terhadap sistem kerjasama usaha PT. Gojek Indonesia dengan *Driver* Gojek serta pandangan kerjasama usaha tersebut menurut ekonomi syariah.

b. Secara praktis

1) Bagi PT. Gojek Indonesia

Dengan adanya penelitian ini, Insya Allah akan menghasilkan sesuatu yang berguna bagi institusi terkait yaitu PT. Gojek Indonesia. Diharapkan agar pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan ekonomi dapat menentukan kebijakan dengan tepat.

2) Bagi Driver Gojek

Dengan penelitian ini diharapkan kepada *driver* Gojek yang peneliti jadikan sebagai studi kasus, agar dapat menambah pengetahuan tentang sistem bagi hasil khususnya dalam perspektif ekonomi syariah untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat luas.

2. Luaran Penelitian

Diharapkan dari penelitian ini adalah agar dapat diterbitkan pada jurnal ilmiah.

F. Definisi Operasional

Menghindari penafsiran yang berbeda dan mewujudkan kesatuan pandangan dan kesatuan pemikiran, perlu kiranya ditegaskan istilah-istilah yang berhubungan dengan penelitian ini yaitu:

Kerjasama adalah pengaturan kemitraan saling menguntungkan yang dilakukan secara suka rela oleh dua bidang usaha atau lebih. Kerjasama ini menjadi hal yang menguntungkan karena beberapa permasalahan menjadi lebih ringan. Kerjasama tersebut dapat didasarkan atas hak, kewajiban, dan tanggung jawab masing masing orang untuk mencapai tujuan (Yusup, 2021). Maksud penulis disini adalah sistem kerjasama antara *PT. Gojek Indonesia* dengan *Drivernya* dalam perspektif ekonomi syariah.

Gojek adalah perusahaan yang melayani layanan ojek dimana saja untuk siapa saja yang membutuhkan secara *online*. Selain dapat mengantar orang ke suatu tempat, gojek juga melayani pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja, dan sebagainya. Gojek juga merupakan perusahaan dalam status hukum sebagai penyedia jasa. Gojek juga bekerja sama dengan beberapa mitra usaha pendukung dalam mengoperasikan gojek itu sendiri, karena perusahaan gojek menerapkan sistem merekrut mitra usaha agar dapat menambah lapangan kerja bagi pengemudi ojek yang sebelumnya belum terikat dengan perusahaan manapun. Gojek menghubungkan calon penumpang atau pelanggan dengan pengemudi ojek. Dikarenakan sudah saling terhubung maka calon penumpang ataupun pelanggan bisa meminta pengemudi untuk mengantarkannya dari satu tempat ke tempat tertentu. (Andono, 2019)

Ekonomi Islam dapat didefinisikan sebagai perilaku individu Muslim dalam menjalankan setiap aktivitas ekonomi syariahnya, yang harus sesuai dengan tuntunan syariat Islam, dalam rangka mewujudkan dan menjaga *maqashid* syariah, yaitu, agama, jiwa, akal, nasab, dan harta (Frida, 2020). Maksud penulis disini adalah sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *Drivernya* dilihat dari sudut pandang ekonomi syariah.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Landasan Teori

1. Pengertian Gojek

Gojek merupakan salah satu dari perusahaan digital. Perubahan zaman ini, tentu akan menimbulkan bencana yang sangat besar bagi perusahaan-perusahaan digital yang sejenis, serta yang tidak siap dengan perubahan tersebut. Perusahaan digital ini telah menciptakan keunggulan kompetitif berdasarkan kombinasi unik, antara sumber daya digital dan fisik.

Gojek menghubungkan calon penumpang atau pelanggan dengan pengemudi ojek. Dikarenakan sudah saling terhubung maka calon penumpang ataupun pelanggan bisa meminta pengemudi untuk mengantarkannya dari satu tempat ke tempat tertentu. (Andono, 2019)

Kehadiran perusahaan PT. Gojek Indonesia pada tahun 2011 yang didirikan oleh Nadiem Makarim. Nadiem menciptakan Gojek, sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pesanan. Ojek yang merupakan kendaraan motor roda dua ini menjadi transportasi yang sangat efektif. Aplikasi ini memungkinkan para user untuk dapat memesan ojek secara *online*. Gojek dikenal sebagai ojek yang modern dan profesional. Para *driver* telah dilengkapi dengan handphone berbasis android dengan tujuan memudahkan para *driver* dalam berhubungan dengan para *user* dan dapat dengan mudah memperoleh rute terbaik untuk melakukan pengantaran penumpang. (Adawia, 2018)

Dengan adanya kemunculan gojek dapat membantu kesejahteraan perekonomian masyarakat. Dengan cara memanfaatkan hp *android* dan kendaraan yang mereka miliki, gojek menjadi alternatif pekerjaan bagi mereka yang belum mempunyai pekerjaan dan sebagai tambahan penghasilan mereka yang sudah memiliki pekerjaan tetap, tidak menutup kemungkinan pegawai tetap beralih profesi menjadi *driver* gojek. Gojek

menyediakan berbagai layanan ke pelanggan atau konsumen melalui aplikasi gojek. Gojek menyediakan menu penilaian terhadap konsumen atas jasa pelayanan yang telah diberikan *drivernya*. Penilaian konsumen menjadi pedoman dan masukan bagi manajemen gojek untuk meningkatkan pelayanan terhadap konsumen dan evaluasi terhadap kinerja *driver* gojek. Jasa pelayanan yang diberikan gojek untuk transportasi saja tetapi juga memberikan jasa pelayanan lainnya.

2. Jenis Layanan Gojek yang sudah berlaku di Kota Padang

Tabel 2. 2
Jenis Layanan Gojek yang sudah berlaku di Kota Padang

No	Layanan Gojek	Penjelasan	Poin
1	GoRide	Ojek <i>online</i> original merupakan transportasi roda dua yang memberikan kecepatan dan kemudahan pemesanan	1 poin
2	GoCar	Transportasi yang beroperasi menggunakan mobil	1 poin
3	GoFood	Layanan pesan antar makanan	1 poin
4	GoSend	Pengiriman barang dengan menggunakan sepeda motor yang dapat dipesan secara online	1 poin
5	GoClean	Layanan untuk membersihkan rumah	1 poin
6	GoMassage	Layanan pijat yang merupakan bagian dari gojek yang siap dipanggil ke rumah, kantor, dan di manapun tempat beraktivitas.	1 poin
7	GoShop	Salah satu produk gojek yang memungkinkan pelanggan membeli	1 poin

		hampir semua hal, dari mana saja. Pelanggan dapat mencari dan mengatur lokasi toko tempat pelanggan mau membeli barangnya dan <i>driver</i> akan melakukan pembayaran dan pengiriman barang ke lokasi pelanggan.	
8	GoMart	Layanan gojek yang dapat pelanggan gunakan untuk membeli kebutuhan sehari-hari dengan mudah.	1 poin
9	GoGlam	Layanan kecantikan professional panggilan yang memungkinkan penggunaanya untuk bisa menikmati fasilitas salon di berbagai tempat baik di rumah ataupun di kantor.	1 poin
10	GoPulsa	Layanan yang memungkinkan <i>customer</i> untuk melakukan isi ulang pulsa melalui saldo GoPay	1 poin

Sumber: Hasil wawancara dengan driver Gojek dan Aplikasi Gojek

Dengan adanya *marketplace* seperti ini, para penjual kemudian bisa menjajakan dagangannya secara *online* dan masyarakat dimana saja berada juga bisa melihat serta membeli barang dagangan tersebut secara *online* pula. Dikarenakan hal tersebut maka toko-toko *online* mempunyai keunggulan, diantaranya sebagai berikut:

- a. Sistem penjualan menjadi sangat praktis karena penjual dan pembeli tidak harus bertemu secara langsung.
- b. Penjual tidak perlu menyediakan lahan, gedung, rak-rak penjualan, listrik, telepon, karyawan dan sebagainya, seperti layaknya bisa mendirikan sebuah toko.
- c. Pembeli, kapanpun dan dimanapun posisinya tetap bisa dijangkau, di luar negeri, di pesawat terbang, di kapal laut, di kereta api, di mobil, di gunung, atau dimanapun tetap bisa melakukan transaksi

pembelian. Dimana ada *handpone* dan di situ ada sinyal maka transaksi pembelian bisa dilakukan dengan segera.

- d. Pembayaran dilakukan secara *online* melalui *transfer* rekening, melalui ATM, melalui *handphone* ataupun komputer.
- e. Pengiriman bisa dilakukan secara fisik, seperti halnya mengirim sebuah paket, ataupun bisa dikirim secara digital.

Dengan adanya sistem penjualan yang sedemikian praktis maka banyak toko *online* yang kemudian bisa berkembang dengan pesat dan hebat. (Andono, 2019)

3. Perjanjian Kerjasama

Berikut perjanjian kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver* Gojek (Mitra) ialah:

- a. Ketentuan Umum
 - 1) Persyaratan yang tertera dalam perjanjian kerjasama kemitraan ini (perjanjian) mengatur hubungan antara anda, perorangan (mitra), PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, dengan ketentuan-ketentuan yang tertera dibawah ini yang dituangkan dalam bentuk kontrak Elektronik.
 - 2) Definisi-definisi sebagaimana disebutkan dibawah ini berlaku dalam perjanjian ini.
 - 3) Akun adalah akun yang didapatkan dan atas nama Mitra sebagai Mitra mendaftarkan diri melalui aplikasi Gojek.
 - 4) Aplikasi Gojek adalah aplikasi elektronik yang dapat dimanfaatkan setiap orang (konsumen) untuk memperoleh jasa layanan maupun pihak-pihak ketiga yang bekerja sama dengan Gojek ataupun AKAB sebagai wadah untuk menyalurkan jasa untuk antar-jemput barang dan/atau orang layanan pesan-antar barang dengan kendaraan roda dua maupun roda empat atau jasa lainnya yang terkait.
 - 5) AKAB adalah pemilik aplikasi Go-Jek yang dimanfaatkan

konsumen yang telah terdaftar untuk memperoleh jasa layanan antar jemput barang dan/atau orang, layanan pesan antar barang atau jasa lainnya dengan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat atau jasa lainnya.

- 6) DAB atau PT Dompot Anak Bangsa adalah sebuah perusahaan yang berafiliasi dan bekerjasama dengan AKAB yang melakukan kegiatan usaha penyelenggaraan sistem uang elektronik.
- 7) Gojek adalah sebuah perusahaan yang melakukan kegiatan usaha sebagai pengelola penyedia jasa pihak ketiga yang bekerjasama dengan AKAB.
- 8) Mitra adalah pihak yang melaksanakan antar jemput barang dan/atau orang, pesan antar yang sebelumnya telah dipesan oleh konsumen, atau jasa lainnya melalui aplikasi Gojek dengan menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki oleh mitra sendiri.
- 9) PAB atau PT Paket Anak Bangsa adalah sebuah perusahaan yang berafiliasi dan bekerjasama dengan AKAB yang melakukan kegiatan usaha penyelenggaraan pos.
- 10) Ponsel Pintar adalah telepon selular yang dapat terhubung dengan aplikasi Gojek.
- 11) Persyaratan adalah syarat dan ketentuan perjanjian ini atau syarat dan ketentuan penggunaan aplikasi Gojek maupun fitur-fitur didalam aplikasi Gojek.
- 12) Kontrak Elektronik adalah perjanjian para pihak yang dibuat melalui sistem elektronik sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang informasi dan transaksi elektronik dan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik.

b. Hubungan Kerjasama

- 1) Perjanjian kerjasama ini berlaku efektif sejak tanggal

disetujuinya kontrak ini oleh mitra. Dengan ini mitra memberikan persetujuannya atas syarat dan ketentuan yang tercantum di dalam perjanjian kerjasama ini dengan cara melakukan tindakan mengklik persetujuan secara elektronik atas perjanjian ini, mengakses dan menggunakan aplikasi Gojek, mitra akan diartikan telah setuju untuk terikat oleh persyaratan, yang merupakan sebuah hubungan kontraktual kerjasama antara Mitra, Gojek dan AKAB. Mitra mempunyai kewajiban untuk mentaati setiap kebijakan dalam persyaratan dalam penggunaan dan pemanfaatan Aplikasi Gojek. Dengan memberikan persetujuan atas hubungan kerjasama antara mitra dengan PAB, sehubungan dengan setiap jasa pos yang dilakukan mitra. Dan DAB sehubungan dengan setiap penggunaan sistem uang elektronik dalam penyediaan jasa yang dilakukan melalui aplikasi. Setiap syarat dan ketentuan yang diberlakukan oleh PAB maupun DAB, sebagaimana dapat dirubah atau ditambahkan oleh PAB maupun DAB dari waktu ke waktu. Sebagaimana diinformasikan kepada mitra melalui media komunikasi lain yang dipilih oleh PAB maupun DAB.

- 2) Apabila Mitra tidak setuju dengan persyaratan ini, Mitra dapat memilih untuk tidak mengakses atau menggunakan aplikasi Gojek. Mitra setuju bahwa Go-Jek atau AKAB dapat secara langsung menghentikan penggunaan aplikasi Go-Jek oleh Mitra, atau secara umum berhenti menawarkan atau menolak akses Mitra ke dalam aplikasi Go-Jek atau bagian manapun dari aplikasi Go-jek kapan pun untuk alasan apapun.
- 3) AKAB, sebagai pemilik dari aplikasi Gojek, atas dasar pertimbangannya sendiri, dapat mengubah atau menambahkan persyaratan dari waktu ke waktu. Perubahan atau penambahan persyaratan tersebut akan berlaku setelah AKAB

mengumumkan perubahan atau penambahan persyaratan tersebut melalui media elektronik ataupun media komunikasi lain yang dipilih oleh AKAB. Mitra menyetujui bahwa akses atau penggunaan Mitra yang berkelanjutan atas aplikasi Gojek maupun kelanjutan kerjasama Mitra setelah tanggal pengumuman atas perubahan persyaratan akan diartikan bahwa mitra setuju untuk terikat oleh persyaratan, sebagaimana telah diubah atau ditambahkan.

- 4) Gojek, AKAB, PAB, DAB dan Mitra merupakan mitra kerjasama dimana masing-masing merupakan subjek hukum yang berdiri sendiri dan independen. Perjanjian kerjasama ini tidak menciptakan hubungan ketenagakerjaan, outsourcing atau keagenan diantara masing-masing Gojek, AKAB, PAB, DAB dan Mitra.
- 5) Bergantung kepada kepatuhan Mitra terhadap persyaratan, Gojek melalui hubungan kontraktual kerjasama ini dan berdasarkan hak yang diberikan oleh AKAB, memberi Mitra lisensi terbatas, non-eksklusif, tidak dapat disublisensikan, tidak dapat dicabut, dan tidak dapat dialihkan untuk, mengakses dan menggunakan aplikasi Gojek pada perangkat ponsel pintar yang dimiliki atau dikuasai oleh Mitra semata-mata terkait dengan penggunaan mitra atas aplikasi Gojek. Dan mengakses dan menggunakan konten informasi dan materi terkait yang dapat disediakan melalui aplikasi Gojek, dan semata-mata untuk Mitra sebagai penggunaan pribadi.
- 6) Aplikasi Gojek dan semua hak yang terkait dengan Aplikasi Gojek merupakan dan akan tetap menjadi milik AKAB. Penggunaan Mitra atas aplikasi Gojek maupun pemberian hak oleh Gojek kepada Mitra atas penggunaan aplikasi Gojek, tidak dapat diartikan menyatakan atau memberi Mitra hak kepemilikan apa pun atas aplikasi Gojek.

- 7) Untuk dapat disetujui menjadi Mitra, Mitra diwajibkan untuk memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh Gojek sebagai berikut:
- a) Mampu mengendarai kendaraan bermotor roda dua dan memiliki SIM yang sesuai dan masih berlaku dan perijinan lainnya yang sah untuk mengemudikan dan memberikan jasa pengangkutan/pengantaran dengan kendaraan roda dua, serta jasa lainnya yang terkait melalui aplikasi Gojek (sebagaimana ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku);
 - b) Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor roda dua yang memenuhi persyaratan yang ditentukan berdasarkan hukum yang berlaku serta aman dan nyaman untuk dikendarai di jalan;
 - c) Memiliki rekening yang direkomendasikan oleh AKAB;
 - d) Mempunyai catatan prestasi yang baik dan tidak pernah masuk dalam daftar hitam Kepolisian Republik Indonesia;
 - e) Berjanji untuk, memenuhi semua syarat dan ketentuan sebagaimana dinyatakan dalam bagian “Kode Etik dan Kewajiban Mitra” dalam perjanjian ini dan kualifikasi minimum Go-Jek yang akan dijelaskan terpisah namun tetap menjadi kesatuan yang tidak terpisahkan dalam perjanjian ini.
 - f) Mitra menyetujui bahwa Go-Jek atas pertimbangannya sendiri, mempunyai hak untuk memberlakukan syarat-syarat tambahan selain yang disebutkan di atas, termasuk meminta Mitra untuk menyerahkan barang atau dokumen tambahan untuk disimpan oleh Go-Jek, selama perjanjian ini berlaku ataupun untuk periode

lain sebagaimana ditentukan oleh Go-Jek sendiri. Memeriksa keadaan fisik maupun surat-surat pendaftaran (STNK) atas kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki Mitra. Meminta mitra untuk membayarkan deposit dan menjaga jumlah deposit tersebut dalam rekening Mitra yang terdaftar pada bank yang ditunjuk oleh Go-Jek, AKAB (deposit mana dapat ditarik kembali oleh Mitra apabila perjanjian ini diakhiri).

c. Penggunaan Aplikasi

1) Pendaftaran Aplikasi

a) Untuk tujuan penggunaan Aplikasi Go-Jek, Mitra harus:

- (1) Membaca syarat dan ketentuan kerjasama dengan Go-Jek maupun AKAB berdasarkan persyaratan;
- (2) Memenuhi syarat-syarat sebagaimana dinyatakan dalam Pasal b (5) diatas;
- (3) Memberikan persetujuannya atas syarat dan ketentuan yang tercantum di dalam perjanjian ini dengan cara melakukan tindakan mengklik persetujuan secara elektronik atas perjanjian ini sebagaimana tertera pada akhir perjanjian ini; dan
- (4) Mendaftar dan memelihara akun pada aplikasi Go-Jek sebagai pengguna aktif (Akun).

b) Untuk tujuan mendaftar dan memelihara Akun, Mitra diwajibkan untuk menyerahkan informasi pribadi tertentu kepada AKAB, termasuk namun tidak terbatas kepada nama, alamat, nomor telepon, dan informasi mengenai rekening Mitra pada Bank yang direkomendasikan oleh AKAB. Mitra menjamin bahwa segala informasi pribadi tertentu yang diberikan kepada AKAB adalah benar dan Mitra bertanggung

jawab penuh terhadap kebenaran informasi tersebut. Mitra bertanggung jawab atas semua kegiatan yang terjadi pada Akun yang dipelihara oleh Mitra. Kecuali diizinkan lain oleh AKAB secara tertulis, Mitra hanya dapat memiliki dan memelihara satu Akun.

- c) Mitra setuju untuk memberikan pemberitahuan kepada AKAB secara tertulis dalam halnya ada perubahan atas data-data mitra yang telah diberikan oleh AKAB, termasuk namun tidak terbatas kepada nama, alamat, nomor telepon, dan informasi mengenai rekening Mitra pada Bank yang direkomendasikan oleh AKAB.
 - d) Mitra menyetujui bahwa Mitra dilarang untuk memberikan akses kepada pihak ketiga manapun atas Akunnya. Mitra setuju untuk mematuhi semua hukum yang berlaku maupun persyaratan saat menggunakan aplikasi Go-Jek, dan Mitra menyetujui bahwa Mitra hanya akan menggunakan aplikasi Go-Jek untuk tujuan yang dibenarkan oleh hukum. Mitra tidak boleh, dalam menggunakan aplikasi Go-Jek, menimbulkan gangguan, ketidaknyamanan, atau kerusakan properti terhadap pihak lain manapun. Mitra setuju bahwa Mitra dapat ditolak untuk mengakses atau menggunakan aplikasi GoJek jika Mitra menolak untuk memeberikan bukti identitas diri.
 - e) Dengan membuat Akun, Mitra setuju bahwa aplikasi Go-Jek mungkin akan mengirimkan Mitra pesan teks informatif (baik melalui SMS atau aplikasi pengirim pesan) sebagai bagian dari penggunaan Mitra atas aplikasi Go-Jek.
- 2) Penggunaan Aplikasi
- a) Penggunaan aplikasi Go-Jek dilakukan oleh Mitra melalui ponsel pintar. Mitra tidak dapat menggunakan aplikasi Go-Jek melalui sarana elektronik lainnya selain ponsel pintar. Mitra dilarang untuki meretas atau melakukan modifikasi

ponsel pintar atau aplikasi Go-Jek untuk tujuan lain apapun termasuk menggunakannya untuk segala macam aplikasi dan layanan yang dilarang oleh Go-Jek atau AKAB.

- b) Penggunaan ponsel pintar adalah tanggung jawab Mitra sendiri termasuk namun tidak terbatas pada pembelian dari ponsel pintar tersebut, pembayaran semua biaya yang dikenakan oleh penyedia layanan telekomunikasi, termasuk namun tidak terbatas pada biaya telepon, SMS, paket data internet.
- c) Go-Jek dapat, atas keputusan Go-Jek sendiri, melakukan pengadaan ponsel pintar untuk Mitra dalam bentuk yang dapat diputuskan oleh Go-Jek sendiri termasuk bekerjasama dengan vendor pihak ketiga yang bekerjasama dengan Go-Jek atau AKAB didalam pengadaan ponsel pintar tersebut. Berdasarkan syarat dan ketentuan oleh Go-Jek dan/atau Vendor. Khusus bagi Mitra yang mengadakan ponsel pintar oleh Go-Jek dan/atau Vendor, Mitra mengerti dan menyetujui bahwa:
 - (1) Go-Jek dan/atau Vendor mempunyai hak untuk menentukan tata cara dan metode pembayaran maupun pelunasan atas ponsel pintar yang diadakan oleh Go-Jek dan/atau Vendor;
 - (2) Mitra mempunyai kewajiban untuk melunasi setiap jumlah yang terutang kepada Go-Jek dan/atau Vendor berdasarkan jadwal pembayaran yang ditentukan oleh Go-Jek dan/atau Vendor;
 - (3) Go-Jek dan/atau Vendor mempunyai hak untuk meminta Mitra untuk memberikan jaminan kepada Go-Jek dan/atau Vendor dalam bentuk yang dapat ditentukan Go-Jek dan/atau Vendor;
 - (4) Sebelum Mitra melunasi jumlah terutang kepada

- Go-Jek dan/atau vendor untuk pengadaan ponsel pintar, Mitra dilarang untuk meminjamkan, menyewakan maupun mengalihkan kepemilikan atas ponsel pintar kepada pihak lain tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Go-Jek dan/atau Vendor;
- (5) Dalam hal ponsel pintar hilang dari penguasaan Mitra, Mitra diwajibkan untuk melaporkan kehilangan kepada pihak Kepolisian di wilayah ponsel pintar hilang dan menyertakan salinan bukti laporan kepada Go-Jek dan/atau Vendor;
- (6) Apabila Mitra telah melunasi seluruh jumlah terhutang kepada GoJek dan/atau Vendor maka ponsel pintar itu akan menjadi milik Mitra dan penggunaan ponsel pintar tersebut akan tunduk pada ketentuan berdasarkan perjanjian ini selama Mitra masih melakukan kerjasama berdasarkan perjanjian ini;
- (7) Apabila Mitra tidak mampu melunasi jumlah terhutang untuk pengadaan ponsel pintar atau perjanjian ini diakhiri sebelum seluruh jumlah terhutang dilunasi, Go-Jek dan/atau vendor melalui Go-Jek mempunyai hak untuk menarik jumlah uang sebesar jumlah terhutang kepada Go-Jek dari rekening Bank Mitra pada Bank yang ditunjuk oleh AKAB.
- d) Apabila ponsel pintar yang dimiliki atau dikuasai oleh Mitra hilang, dicuri, dirusak dan/atau peristiwa lain yang menyebabkan ponsel pintar tidak lagi dalam kuasa Mitra, Mitra akan segera memberitahukan Go-Jek dan mematuhi prosedur yang telah ditetapkan Go-Jek. Dalam peristiwa ini, Mitra setuju bahwa Go-Jek maupun AKAB,

mempunyai hak untuk menutup akses Mitra pada akun yang dimilikinya dalam aplikasi Go-Jek.

- e) Mitra mengerti dan menyetujui bahwa hanya Mitra yang diperbolehkan untuk mengakses akun yang dimiliki dan didaftarkan atas nama Mitra dalam aplikasi Go-Jek melalui ponsel pintar yang menggunakan nomor telepon yang telah diberikan kepada Go-Jek pada saat melakukan pendaftaran akun termasuk untuk melakukan pelayanan kepada konsumen. Mitra secara tegas dilarang untuk meminjamkan, menyewakan maupun mengalihkan ponsel pintar untuk tujuan akses akun yang dimiliki Mitra dalam aplikasi Go-Jek termasuk untuk pelayanan kepada konsumen tanpa persetujuan tertulis dari Go-Jek.
- f) Go-Jek maupun AKAB mempunyai hak untuk menutup ataupun tidak memberikan Mitra akses kepada akun Mitra dalam aplikasi Go-Jek apabila Go-Jek atau AKAB menganggap, dalam diskresi Go-Jek atau AKAB sendiri tanpa harus dibuktikan kepada pihak ketiga manapun, Mitra melanggar salah satu ketentuan dalam persyaratan maupun ketentuan lain yang berlaku kepada Mitra dalam kerjasamanya dengan Go-Jek ataupun AKAB.
- g) Dalam hal pelanggaran persyaratan oleh Mitra, Mitra menyetujui bahwa Go-Jek maupun AKAB mempunyai hak untuk mengambil segala macam tindakan yang dianggap perlu oleh Go-Jek atau AKAB untuk menyikapi pelanggaran yang dilakukan oleh Mitra atas persyaratan atau syarat ketentuan lain yang berlaku maupun pelanggaran yang dicurigai oleh Go-Jek maupun AKAB telah dilakukan oleh Mitra (pemutusan akses Mitra atas aplikasi Go-Jek baik secara permanen maupun sementara, pemberian surat peringatan, pengakhiran perjanjian ini

maupun memproses tindakan Mitra melalui gugatan perdata maupun pidana, berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku).

- h) Mitra mengakui bahwa Go-Jek merupakan pihak yang mengelola penyedia jasa pihak ketiga yang disediakan melalui aplikasi Go-Jek dan AKAB merupakan pihak penyedia aplikasi Go-Jek. Dan masing-masing Go-Jek maupun AKAB bukan merupakan perusahaan penyedia layanan transportasi dan bahwa semua layanan transportasi yang disediakan oleh Mitra kepada konsumen melalui aplikasi Go-Jek disediakan oleh Mitra sebagai pihak ketiga independen yang bukan merupakan afiliasi dari Go-Jek maupun AKAB dan tidak dipekerjakan oleh Go-Jek maupun AKAB.
- i) Mitra mengerti dan setuju bahwa sejak tanggal efektif perjanjian ini, Mitra tidak akan mengambil pesanan ataupun menyediakan jasa antar jemput barang atau orang yang dipesan melalui sarana selain aplikasi Go-Jek.
- j) Mitra menyetujui bahwa Go-Jek maupun AKAB mempunyai hak:
 - (1) Untuk meminta Mitra untuk menjaga jumlah uang yang ada dalam rekening Mitra pada Bank yang ditunjuk oleh AKAB diatas batas tertentu, batas mana dapat ditentukan dan dirubah oleh AKAB atas dasar pertimbangannya sendiri dari waktu ke waktu dan akan diberitahu kepada Mitra secara tertulis.
 - (2) Untuk menahan akses Mitra kedalam akun yang dimilikinya maupun menahan fitur-fitur yang ada dalam aplikasi Go-Jek dalam akun yang dimiliki Mitra dalam hal, jumlah uang yang ada dalam rekening Mitra pada Bank yang ditunjuk oleh AKAB berada dibawah

batas yang telah ditentukan oleh AKAB. Mitra berhutang sejumlah uang kepada AKAB, Go-Jek atau pihak-pihak yang terafiliasi oleh Go-Jek dan dalam status menunggak pembayaran atas jumlah uang secara penuh atau jumlah sebesar cicilan atas hutang tersebut.

3) Pembayaran Oleh Konsumen

a) Mitra menyetujui bahwa harga dan struktur pembayaran oleh penerima jasa atas jasa yang disediakan oleh Mitra dengan menggunakan Aplikasi Go-Jek (konsumen), termasuk biaya pembatalan pemesanan oleh konsumen adalah harga yang ditunjukkan melalui aplikasi Go-Jek.

b) Mitra menyetujui bahwa AKAB dapat:

(1) Menentukan harga yang harus dibayarkan oleh konsumen sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, perubahan mana akan diberitahukan kepada Mitra secara tertulis (baik melalui aplikasi Go-Jek ataupun media komunikasi lainnya yang dipilih AKAB);

(2) Mengambil bagian dari setiap pembayaran yang diterima oleh Mitra dari konsumen atas jasa yang disediakan oleh Mitra kepada konsumen untuk penggunaan aplikasi Go-Jek, dimana jumlah pembagian hasil adalah berdasarkan persentase tertentu atas jumlah yang diterima dari konsumen (yang sudah termasuk pajak pertambahan nilai) dan dapat diberlakukan sewaktu-waktu oleh AKAB dan akan diberitahukan kepada Mitra secara tertulis.

(3) Untuk menarik jumlah pembayaran dari rekening Bank Mitra pada Bank yang ditunjuk oleh AKAB ataupun afiliasi dari AKAB untuk melakukan penarikan jumlah yang ditentukan oleh AKAB untuk keperluan

pembagian hasil yang ditentukan oleh AKAB, atau untuk membayar uang penalti atas pelanggaran yang dilakukan oleh Mitra.

- c) Dalam masa promosi untuk meningkatkan penggunaan aplikasi Go-Jek, Go-Jek dapat melakukan kegiatan promosi dimana biaya atas kegiatan promosi tersebut akan dibebankan kepada Go-Jek atau AKAB. Keputusan itu ditentukan berdasarkan keputusan absolut Go-Jek maupun AKAB yang akan ditentukan secara terpisah dari perjanjian ini dan dapat berubah sewaktu-waktu.
 - d) Bila dikemudian hari ada ketidaksepahaman atau perseteruan antara Go-Jek ataupun AKAB dan Mitra mengenai pembagian hasil, harga yang ditetapkan untuk dibayar oleh konsumen, atau biaya promosi yang dapat dibebankan kepada Go-Jek ataupun AKAB, maka perjanjian ini berhak diakhiri secara pihak oleh salah satu dari Go-Jek ataupun AKAB maupun Mitra dengan mengirimkan pemberitahuan tertulis terhadap pihak lainnya.
 - e) Setiap pihak dalam perjanjian ini bertanggung jawab atas kewajiban pajak yang timbul kepada masing-masing pihak berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 4) Kode Etik dan Kewajiban Mitra
- a) Dalam menyediakan jasa melalui aplikasi Go-Jek, Mitra setuju untuk mematuhi Kode Etik yang ditetapkan oleh Go-Jek maupun AKAB sebagai berikut:
 - (1) Mitra wajib untuk mematuhi setiap peraturan lalu lintas, undang- undang dan peraturan hukum yang berlaku;
 - (2) Mitra wajib untuk mengenakan jaket dan helm Go-Jek yang dipinjamkan kepada Mitra oleh Go-

Jek atas biaya yang dikenakan oleh Go-Jek .Go-Jek mempunyai hak untuk mengenakan kepada Mitra sanksi dalam jumlah yang dapat ditentukan oleh Go-Jek;

- (3) Mitra wajib untuk menjaga kebersihan penampilan, berpakaian rapi, bersepatu, menggunakan seragam berupa jaket dan helm yang disediakan Go-Jek dan memelihara jaket dan helm yang disediakan Go-Jek;
- (4) Mitra dilarang minum-minuman keras, mabuk, madat, memakai narkotika atau berada dalam keadaan dimana Mitra tidak mempunyai kesadaran penuh;
- (5) Mitra dilarang melakukan perbuatan asusila, penganiayaan, penghinaan, penipuan atau pengancaman pihak ketiga baik konsumen, mitra kerja lainnya ataupun pihak ketiga lainnya;
- (6) Mitra dilarang membujuk mitra kerja lain melakukan tindakan yang dapat diancam hukum pidana;
- (7) Mitra dilarang baik dengan sengaja atau karena kelalaiannya, melakukan perbuatan atau membiarkan diri sendiri, konsumen, dan/atau Mitra kerja lainnya berada dalam keadaan yang dapat menimbulkan bahaya ke masing-masing pihak;
- (8) Mitra dilarang melakukan kegiatan, baik dengan sengaja atau karena kelalaiannya, yang dapat menghasilkan pencemaran nama baik Go-Jek ataupun AKAB maupun konsumen, karyawan dan afiliasi dari Go-Jek dan AKAB;

- (9) Mitra dilarang untuk menentukan harga untuk jasa yang diberikan kepada konsumen melalui aplikasi Go-Jek selain dari harga yang telah ditentukan dan disetujui oleh Go-Jek ataupun AKAB;
 - (10) Mitra dilarang untuk membongkar atau menyebarluaskan informasi yang diberikan oleh Go-Jek ataupun AKAB;
 - (11) Mitra dilarang untuk meminta uang tambahan dalam bentuk apapun, termasuk namun tidak terbatas kepada dalam bentuk tips kepada konsumen selain dari harga maupun biaya jasa yang diberikan oleh Mitra yang akan ditentukan melalui aplikasi Go-Jek;
 - (12) Mitra dilarang melakukan setiap tindakan yang dilarang oleh hukum ataupun dapat dianggap sebagai pelanggaran hukum yang berlaku;
 - (13) Mitra dilarang melakukan setiap tindakan yang dapat melanggar persyaratan, kebijakan maupun kode etik yang telah diinformasikan kepada Mitra oleh Go-Jek maupun AKAB melalui media elektronik.
- b) Mitra menyetujui untuk melaporkan kepada Go-Jek maupun AKAB dengan segera apabila Mitra melakukan pelanggaran atas perjanjian ini dan/atau kode etik yang telah ditentukan ataupun mengetahui bahwa adanya pelanggaran perjanjian ini yang dilakukan oleh Mitra Go-Jek maupun AKAB, maka menerima dan menjalankan setiap sanksi yang diberlakukan oleh Go-Jek maupun AKAB yang telah diinformasikan oleh go-Jek kepada Mitra sebelumnya melalui media elektronik (antara lain

info driver yang terdapat pada (<https://driver.gojek.com/hc/id>) dan media komunikasi lainnya.

- c) Mitra menyetujui bahwa semua risiko maupun kewajiban yang disebabkan oleh kelalaian Mitra, keterlambatan Mitra dalam menyediakan jasa kepada konsumen, kecelakaan dan kehilangan barang pada saat pengantaran, merupakan tanggung jawab Mitra.
- d) Dengan ini Mitra menyetujui bahwa Go-Jek maupun AKAB tidak bertanggung jawab atas setiap kerugian, termasuk kerugian tidak langsung yang meliputi kerugian keuntungan, kehilangan data, cedera pribadi atau kerusakan properti diakibatkan penggunaan aplikasi GoJek. Mitra menyetujui bahwa Go-Jek maupun AKAB tidak bertanggung jawab atas kerusakan, kewajiban, kerugian yang timbul karena penggunaan Mitra terhadap aplikasi Go-Jek atau ketidakmampuan Mitra mengakses atau menggunakan aplikasi GoJek.
- e) Mitra dengan ini berjanji untuk membebaskan dan memberikan ganti rugi kepada Go-Jek dari semua tuntutan maupun kewajiban yang mungkin timbul dikarenakan kelalaian Mitra sebagaimana dinyatakan dalam pasal ini maupun yang timbul dikarenakan pelanggaran Mitra terhadap Persyaratan.
- f) Mitra menyetujui apabila Mitra melanggar ketentuan dalam perjanjian ini maupun kode etik yang ditentukan oleh Go-Jek, Go-Jek mempunyai hak untuk memberikan sanksi kepada Mitra dalam bentuk yang telah ditentukan oleh Go-Jek, termasuk pembatasan dan penolakan akses Mitra kedalam akun Mitra dalam aplikasi Go-Jek. Pengakhiran perjanjian ini maupun memproses tindakan

Mitra melalui gugatan perdata (termasuk untuk ganti rugi) maupun pidana, sebagaimana berlaku.

d. Keberlakuan Perjanjian

- 1) Perjanjian ini berlaku selama 1 tahun sejak tanggal Mitra mengklik persetujuan secara elektronik pada akhir perjanjian ini. Apabila perjanjian ini tidak diakhiri oleh salah satu pihak sesuai dengan syarat dan ketentuan perjanjian ini, maka periode keberlakuan perjanjian ini akan diperpanjang secara otomatis setelah berakhirnya periode 1 tahun yang disebutkan pada awal pasal ini.
- 2) Go-Jek, AKAB maupun Mitra berhak untuk mengakhiri perjanjian ini secara sepihak sewaktu-waktu sebelum berakhirnya masa berlaku perjanjian ini.
- 3) Dalam hal pengakhiran perjanjian ini, paling lambat 3 hari sejak berakhirnya perjanjian, Mitra wajib melunasi setiap jumlah-jumlah yang masih terhitung hutang Go-Jek, maupun pihak ketiga lainnya yang terkait tagihan ponsel pintar dan/atau uang penalti atas pelanggaran yang dilakukan oleh Mitra.
- 4) Mitra menyetujui dan mengetahui bahwa Go-jek, berdasarkan hak yang diberikan oleh AKAB kepadanya, ataupun AKAB mempunyai hak untuk menutup akses Mitra kepada akun yang dimilikinya dalam aplikasi Go-Jek dalam halnya perjanjian ini diakhiri. (Sumber: www.gojek.com, akses 10 Agustus 2022)

4. Sistem Kerjasama dalam Perspektif Ekonomi Syariah

Kerjasama adalah pengaturan kemitraan saling menguntungkan yang dilakukan secara suka rela oleh dua bidang usaha atau lebih. Kerjasama ini menjadi hal yang menguntungkan karena beberapa permasalahan menjadi lebih ringan. Kerjasama tersebut dapat

didasarkan atas hak, kewajiban, dan tanggung jawab masing masing orang untuk mencapai tujuan.

Bekerja bersama sama untuk mencapai tujuan bersama dan bukan berarti bersama sama bekerja. Kerjasama merupakan proses sosial yang mencakup berbagai aktivitas yang saling membantu dan memahami terhadap aktivitas masing masing untuk dapat mencapai tujuan bersama.

a. Tujuan kerjasama

- 1) Mengatasi biaya *overhead* (*Overhead cost* akan teratasi) meskipun dalam skala yang kecil.
- 2) Memberikan hasil yang memuaskan dalam menyediakan fasilitas sarana dan prasarana (*sharing* dalam investasi).
- 3) Meningkatkan kualitas pelayanan misalnya dalam pemberian atau membelinya sendiri.
- 4) Memungkinkan membeli fasilitas pelayanan yang mahal harganya dan dapat dinikmati bersama seperti pusat rekreasi, pendidikan orang dewasa dan transportasi.

b. Jenis-jenis kerjasama:

- 1) Koordinasi. Kerja sama model ini, baik interaksi, integrasi, komitmen, maupun kompleksitas nya rendah. Sifat koordinasi hanya mengkoordinasikan antar pihak yang satu dengan pihak yang lain. Di dalam kantor, koordinasi biasanya dilakukan oleh bagian yang berbeda secara organisasi tidak ada garis lini. Oleh karena itu koordinasi tidak mempunyai tujuan lain selain hanya untuk menghindari kesalahpahaman.
- 2) Kooperasi (*Cooperation*), Koperatif dalam artian mendukung atas upaya yang dilakukan oleh pihak lain. Kooperatif biasanya tidak perlu dituliskan dalam bentuk perjanjian tetapi diwujudkan dalam bentuk tindakan yang mendukung atas upaya yang dilakukan oleh pihak lain.
- 3) *Collaboration* (derajat interaksi, komitmen, dan kompleksitas

yang paling tinggi). (Yusup, 2021)

Kerjasama ini ialah kerjasama *Musyarakah* yaitu kerjasama antara dua orang atau lebih dalam berusaha, yang keuntungan dan kerugiannya ditanggung bersama. Hasil keuntungan dibagi sesuai dengan kesepakatan bersama di awal sebelum melakukan usaha. Sedangkan kerugian ditanggung bersama secara proporsional sampai batas modal masing-masing (Ismail, 2013).

Rukun dari akad *musyarakah* yang harus dipenuhi dalam transaksi ada beberapa macam:

- a. Pelaku akad, yaitu para mitra usaha.
- b. Objek akad, yaitu modal (mal), kerja (dharabah), dan keuntungan
- c. Shigah, yaitu ijab dan qabul.

Sedangkan syarat *musyarakah* adalah

- a. Ucapan yang menunjukkan tujuan kontrak *musyarakah* dicatat dan disaksikan, pihak yang berkontrak disyaratkan bahwa mitra harus kompeten.
- b. Objek kontrak (dana dan kerja), dana atau modal yang diberikan harus uang tunai, emas, perak atau yang bernilai sama. (Ascarya, 2008)

Al-qur'an surat As-Sad ayat 24, yaitu:

قُلْ لَقَدْ ظَلَمَكَ بِسُؤَالِ نَعْتِكَ إِلَيْعَا خِهِ، وَإِنَّ كَثِيرًا مِّنَ الْخُلَطَاءِ لَيَبْغِي بَعْضُهُمْ
عَلَى بَعْضٍ إِلَّا الَّذِينَ ءَامَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ قَلِيلٌ مَّا هُمْ ۗ وَظَنَّ دَاوُدُ، دَانِمًا فَا
تُنْعَفَرُ رَبَّهُ، وَ جَرَّ رَاكِعًا وَ أَنَابَ

Artinya: “Dia (Daud) berkata, sungguh dia telah berbuat dzalim kepadamu dengan meminta kambingmu itu untuk (ditambahkan) kepada kambingnya. Memang banyak di antara orang-orang yang bersekutu itu berbuat dzalim kepada yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan kebajikan, dan hanya sedikitlah mereka begitu. Dan Daud menduga bahwa kami mengujinya, maka dia memohon ampunan kepada Tuhannya lalu menyungkur sujud dan bertobat”. (Q.S As-Sad [38]: 24)

Berdasarkan teori akad *musyarakah* di atas, bahwa modal di antara kedua belah pihak harus digabung menjadi milik bersama sehingga tidak bisa dibedakan, kemudian dari penggabungan harta tersebut dibuat suatu usaha yang kedua belah pihak ikut serta dalam mengelola usaha tersebut dan hasil dari usaha dibagi berdasarkan banyak modal yang dikeluarkan oleh masing-masing pihak. Tetapi dalam kerjasama antara perusahaan dengan driver tidak sesuai dengan akad *musyarakah* karena kedua belah pihak tidak mengeluarkan modal sama sekali. Kerjasama antara perusahaan dengan *driver* gojek tidak memenuhi rukun dan syarat *musyarakah*. Perusahaan gojek hanya sebagai pengelola seutuhnya, bukan sebagai pemilik modal karena modal tersebut diberikan oleh pihak pendiri perusahaan dan melihat dari motor yang disetorkan oleh *driver* tidak dijadikan modal melainkan tetap menjadi milik *driver* yang harus didaftarkan di perusahaan gojek untuk keperluan seperti untuk mengetahui identitas *driver* untuk dimunculkan di aplikasi saat menjemput penumpang.

Dalam sistem kerjasama ini terdapat bagi hasil antara perusahaan dengan mitranya yaitu

a. Pengertian bagi hasil

Bagi hasil menurut istilah adalah suatu sistem yang meliputi tata cara pembagian bagi hasil usaha antara penyedia dana dengan pengelola dana, sesuai dengan kesepakatan bersama antar pihak.

Bagi hasil adalah salah satu skim yang ada dalam ekonomi Islam serta merupakan salah satu komponen dalam sistem kesejahteraan Islam. Apabila pelaksanaan proses bagi hasil ini benar-benar dilaksanakan sebagaimana yang dicontohkan oleh Nabi SAW, niscaya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, mengurangi pengangguran dan sekaligus mengurangi jumlah kaum fakir-miskin serta terciptanya keadilan dalam distribusi pendapatan. Apabila kesejahteraan masyarakat meningkat, sudah jelas kaum

miskin secara berangsur-angsur akan bisa dientaskan.

b. Prinsip bagi hasil (*Revenue Sharing*)

Revenue Sharing adalah perhitungan bagi hasil dengan menggunakan *revenue sharing* ialah berasal dari nisbah dikalikan dengan pendapatan sebelum di kurangi biaya. Prinsip bagi hasil (*Revenue Sharing*) adalah perhitungan bagi hasil didasarkan kepada total seluruh pendapatan yang diterima sebelum dikurangi dengan biaya-biaya yang telah dikeluarkan untuk memperoleh pendapatan tersebut. *Revenue sharing* adalah bagi hasil yang dihitung dari total pendapatan pengelolaan dana. Dalam sistem syariah pola ini dapat digunakan untuk keperluan distribusi hasil usaha lembaga keuangan syariah.

Prinsip dari *revenue sharing* diterapkan berdasarkan dengan pendapat Syafi'i yang mengatakan bahwa *mudharib* tidak boleh menggunakan harta *mudharabah* sebagai biaya baik keadaan menetap maupun bepergian (diperjalanan) karena *mudharib* telah mendapatkan bagian keutungan maka ia tidak berhak mendapatkan sesuatu (nafkah) dari harta itu yang pada akhirnya ia akan mendapat yang lebih besar dari bagian *shahibul maal*.

Konsep bagi hasil umumnya diasumsikan bahwa para pihak yang bekerja sama bermaksud untuk memulai atau mendirikan suatu usaha patungan (*joint venture*) ketika semua mitra usaha turut berpartisipasi sejak awal beroperasi dan tetap menjadi mitra usaha sampai berakhir pada waktu semua aset likuiditas. Jarang sekali ditemukan konsep usaha yang terus berjalan (*running buainess*) ketika mitra usaha bisa datang dan pergi setiap saat tanpa mempengaruhi jalannya usaha.

Namun demikian, itu tidak berarti bahwa konsep bagi hasil tidak dapat diterapkan untuk pembiayaan suatu usaha yang sedang berjalan. Konsep bagi hasil berlandaskan pada beberapa prinsip dasar. Selama prinsip-prinsip dasar ini dipenuhi, detail dari

aplikasinya akan bervariasi dari waktu ke waktu. Ciri utama pola bagi hasil adalah bahwa keuntungan dan kerugian ditanggung bersama baik oleh pemilik dana maupun pengusaha (Ascarya, 2008).

Beberapa prinsip dasar konsep bagi hasil yang dikemukakan oleh (Usmani, 1999) adalah sebagai berikut:

- 1) Bagi hasil tidak berarti meminjamkan uang, tetapi merupakan partisipasi dalam usaha. Dalam hal *musyarakah*, keikutsertaan aset dalam usaha hanya sebatas proporsi pembiayaan masing-masing pihak.
- 2) Investor atau pemilik dana harus ikut menanggung risiko kerugian usaha sebatas proporsi pembiayaannya.
- 3) Para mitra usaha bebas menentukan, dengan persetujuan bersama, rasio keuntungan untuk masing-masing pihak, yang dapat berbeda dari rasio pembiayaan yang disertakan.
- 4) Kerugian yang ditanggung oleh masing-masing pihak harus sama dengan proporsi investasi mereka.

Seiring dengan perkembangan teknologi yang semakin maju, banyak pebisnis yang memanfaatkan peluang ini untuk menjalankan usahanya. Seperti halnya gojek yang menerapkan sistem ojek dengan menerapkan pemesanan layanan secara online. Gojek menerapkan sistem bagi hasil dan perjanjian kerja sama kemitraan kepada *driver* gojek.

Konsep bagi *hasil driver* gojek sebagai berikut:

- 1) Gojek memberlakukan bagi hasil atau *sharing profit* 20% dari dari setiap pendapatan order atau tiap trip yang telah diselesaikan. Bagi hasil 20% antara driver dengan pihak gojek yang sudah disepakati dalam perjanjian saat mendaftar menjadi driver. Jadi pendapatan setiap trip yang diselesaikan oleh driver maka ada bagi hasil 20% yang dimiliki pihak gojek. Misalkan *driver* dalam satu order mendapatkan sebesar Rp 20.000, maka

pihak gojek akan memotong Rp 2.000, dengan demikian hasil *driver* sebesar Rp 18.000.

- 2) Peforma pada aplikasi driver gojek mempengaruhi pencairan bonus, cair atau tidaknya bonus tergantung pada peforma, karena itu peforma ini yang menjadi variabel sangat penting. Peforma kota satu dan lainnya batas minimal presentasinya juga berbeda-beda, bonus bisa dicarikan jika *driver* memenuhi minimum peforma yang telah ditentukan. Supaya peforma bagus, *driver* gojek harus mengambil setiap orderan yang masuk, tidak melakukan *cancel* atau menolak order. Jika melakukan *cancel* atau pembatalan order maka presentase peforma akan turun secara otomatis.
- 3) Skema poin adalah jumlah poin yang didapat dan berkaitan langsung dengan bonus yang akan diterima setiap *driver* gojek, setiap kota bisa berbeda-beda skemanya.

5. Jenis-Jenis Akad Dalam Ekonomi Syariah

Berikut ini beberapa jenis akad di dalam ekonomi syariah. Masing-masing akad memiliki kekhususan dan karakteristiknya tersendiri. Selain itu masing-masing akad memiliki objek transaksi berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan dalam transaksi itu sendiri.

a. *Musyarakah*

Musyarakah merupakan akad bagi hasil ketika dua atau lebih pengusaha pemilik dana/modal bekerja sama sebagai mitra usaha, membiayai investasi usaha baru atau yang sudah berjalan. Mitra usaha pemilik modal berhak ikut serta dalam manajemen perusahaan, tetapi itu tidak merupakan keharusan. Para pihak dapat membagi pekerjaan mengelola usaha sesuai kesepakatan dan mereka juga dapat meminta gaji/upah untuk tenaga dan keahlian yang mereka curahkan untuk usaha tersebut. (Ascarya, 2008)

Ada dua jenis *musyarakah*. Pertama, *musyarakah* pemilikan,

yaitu suatu *musyarakah* yang timbul karena warisan, wasiat, atau kondisi lainnya yang berakibat pemilikan satu aset oleh dua orang atau lebih. Dalam *musyarakah* ini pemilikan dua orang atau lebih berbagi dalam sebuah aset nyata dan berbagi pula dari keuntungan yang dihasilkan aset tersebut. *Kedua, musyarakah* akad, yaitu suatu *musyarakah* yang timbul dengan cara kesepakatan dimana dua orang atau lebih setuju bahwa setiap orang dari mereka memberikan modal *musyarakah*. Mereka pun sepakat membagi keuntungan dan kerugian.

Tabel 2.2

Ketentuan pelaksanaan *syirkah*, yaitu:

Syarat Sah <i>Syirkah</i>	Syarat yang Merusak <i>Syirkah</i>
Para pihak boleh menetapkan syarat sepanjang tidak menyebabkan kerugian para mitra dan keabsahan transaksi tidak bergantung para syarat tersebut seperti menetapkan syarat hanya boleh berdagang suatu komoditas tertentu atau wilayah dagang tertentu	<p>Para pihak boleh menetapkan syarat yang dapat merugikan mitra seperti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mensyaratkan keuntungan dalam jumlah tertentu menentukan porsinya, atau salah satu mitra mensyaratkan mengambil keuntungan dari salah satu lini usaha kongsi. Hal ini dapat membatalkan <i>syirkah</i> karena dapat menghilangkan hak mitra yang lain dan dapat menyebabkan timbulnya perselisihan. 2. Mensyaratkan tidak sesuai dengan tujuan <i>syirkah</i> seperti mensyaratkan <i>syirkah</i> permanen sehingga keanggotaan tidak dapat dibatalkan, atau tidak boleh menjual komoditas kecuali seharga pembelian sehingga tidak mendapatkan keuntungan. Dua syarat ini merusak <i>syirkah</i> karena menyimpang dari tujuan <i>syirkah</i>. 3. Mensyaratkan sesuatu yang tidak

	<p>termasuk kemaslahatan transaksi seperti para mitra menanggung kerugian melebihi modal. Syarat seperti rusak tetapi tidak membatalkan transaksi <i>syirkah</i>. (Soemitra, 2019)</p>
--	--

Dalam fiqih islam, *syirkah* terbagi dalam dua kelompok, yaitu:

1. *Syirkah Amlak*, perserikatan dalam hal kepemilikan seperti perserikatan dua orang terhadap satu barang yang mereka miliki berdua. Serikat ini biasanya bukan untuk tujuan mendapat laba. Dan serikat kepemilikan itu misslnya disebabkan perwarisan, wasiat, hibah, pemberian, dan lain sebagainya, baik serikat tersebut disebabkan secara sengaja sebagaimana dalam pembelian, hibah, dan wasiat, ataupun bukan karena perbuatan tidak sengaja seperti pewarisan.
2. *Syirkah 'Uqud*, yaitu perserikatan sengaja dilakukan untuk tujuan bisnis melalui suatu transaksi (akad). Kata '*uqud*' adalah bentuk jamak dari '*aqd*' atau akad yang berarti transaksi atau kontrak. Misalnya, salah seorang dari mereka berkata, "Aku berserikat dengan anda pada ini dan ini", lalu temannya menjawab, "Aku setuju".

Menurut mayoritas ulama, *syirkah Uqud* terbagi empat, yaitu:

1. *Syirkah 'Inan*, yaitu perserikatan antara dua orang dengan harta kedunya dengan ketentuan keduanya ikut bekerja secara langsung sedang laba mereka bagi dua sesuai kontribusi masing-masing. *Syirkah* ini dibolehkan secara ijmak ulama, meskipun ada ulama yang tidak memakai istilah '*inan*' ini, dan mereka juga berbeda pendapat tentang beberapa syarat dan hukum yang mengaturnya.
2. *Syirkah Abdan*, kadangkala disebut *syirkah A'mal* (perserikatan kerja), yaitu berserikatnya dua orang ahli jasa dengan modal keahlian dan tenaga yang digabungkan, lalu hasil layanan jasa

mereka dibagi berdua. Misalnya berserikatnya dua orang tukang jahit atau tukang servis mesin dalam menerima pelayanan (pekerjaan) dari masyarakat. *Syirkah* abdan dibolehkan oleh ulama Hanafi, Maliki, dan Hambali, dan tidak dibolehkan oleh ulama Syafi'i kata Abdan secara Bahasa berarti badan atau tubuh.

3. *Syirkah Wujuh*, kadangkala disebut *syirkah adz-Dzimam* (*syirkah* utang piutang) yaitu perserikatan atau lebih yang memiliki reputasi baik dalam dunia perdagangan tapi tidak punya modal karena modal mereka hanya “kepercayaan”, dan mereka membeli barang secara utang (kredit) pada suatu produsen atau perusahaan, lalu barang tersebut mereka jual secara tunai, sedang laba jual beli mereka bagi bersama. *Syirkah* bentuk ini dibolehkan oleh ulama Hanafi dan Hanbali, dan dianggap tidak sah oleh ulama Syafi'i dan Maliki. Kata *wujuh* secara Bahasa berarti orang terhormat dan punya nama baik sehingga mereka punya reputasi baik pula, sehingga ia disebut *syirkah mafalis* (*syirkah* orang-orang tak berduit).
4. *Syirkah Mufawadhah*, yaitu bentuk *syirkah* dimana masing-masing anggota perserikatan mempunyai kontribusi yang sama, mulai dari modal, kerja, tindakan hukum, dan tanggungjawab, sedang laba rugi juga dibagi dengan nisbah yang sama *syirkah* model ini lebih dikenal dengan Mazhab Hanafi, namun para ulama peneliti menyatakan bahwa akad bentuk ini sulit dilaksanakan dan jarang dilakukan, bahkan dianggap tidak sah banyak ulama seperti ulama Syafi'i Ulama Hanbali dan Maliki juga membenarkan *syirkah mufawadhah*, tapi bukan seperti yang dimaksud oleh ulama Hanafi. Ulama Hanbali mensyaratkan dalam *syirkah* ini tidak boleh dilakukan usaha-usaha yang jarang dilakukan dalam dunia dagang seperti usaha

mencari barang hilang atau harta karun, atau hasil warisan, atau kewajiban denda karena perbuatan melanggar hukum.

Syirkah inan merupakan perserikatan usaha antara dua orang atau lebih dengan modal (harta) harta mereka dimana semua mereka ikut bekerja mengelola usaha sedang laba dibagi bersama. Pengertian *syirkah* seperti disepakati oleh semua ulama, meski ungkapan mereka berbeda tentangnya.

Ibnu Qudâmah al-Hanbali berkata tentang *syirkah 'inan*: "*pengertian syirkah 'inan adalah bahwa dua orang laki-laki berserikat dengan harta keduanya dengan ketentuan keduanya ikut mengelola modal bersama secara langsung, sedang laba mereka bagi berdua*".

Asy-Syafi' setelah menyebut kebatilan *syirkah mufawadhah* berkata: "*Yang dibolehkan adalah adalah percampuran harta dan kerja, lalu pembagian laba, inilah bentuk akad yang disebut oleh sebagian orang-orang timur dengan syirkah 'inân*". Ibnu al-Hâjib dan Ibnu Syas al-Mâliki menyaratkan *syirkah 'inân* adanya ketentuan agar salah satu pihak tidak dilarang ikut menjalankan usaha.

Rukun *Syirkah 'Inan*

Terdapat tiga rukun dalam *syirkah 'inan*, yaitu:

1. Dua pihak yang berakad atau lebih
2. Objek akad, yaitu harta (modal), kerja, dan laba
3. Shighah (kontrak), yaitu sesuatu pernyataan yang membuat terjadinya akad.

Syarat dan Hukum Obyek Akad

Obyek akad terdiri dari tiga hal, yaitu:

1. Modal

Modal adalah harta yang dijadikan oleh kedua belah pihak sebagai modal atau pokok dari akad *syirkah* ini. Terdapat beberapa syarat agar sahnya modal *syirkah*, yaitu:

- a) Kadar Modal Harus Jelas (Tidak Boleh Majhul atau Ditaksir Saja)

Maka jumlah harta harus jelas dan tidak boleh ditaksir saja karena saat akad sudah selesai, kedua pihak akan merujuk hitungan pada kadar modal yang dihitung saat kontrak dibuat, sedangkan kepastian jumlah tidak akan didapatkan dari kadar yang majhul dan hasil taksiran, kecuali jika modal tersebut sebelumnya sudah dimiliki bersama (secara *syirkah amlak*) dengan porsi yang sama.

- b) Modal harus dalam keadaan hadir dan tidak boleh berbentuk utang

Karena jika harta dalam keadaan tidak ditempat atau status utang, maka ia tidak mungkin dikelola segera sedang pengelolaan adalah tujuan akad *syirkah* dalam mencapai laba. Syarat kehadiran modal (uang) mulai berlaku sejak pembelian komoditi dimulai, bukan saat kontrak dilaksanakan, karena kesempurnaan akad *syirkah* dianggap dimulai sejak dilakukan pembelian komoditi *syirkah*. Ketika *syirkah* dengan modal yang sedang tidak ditempat, maka *syirkah* semacam ini boleh kecuali jika harta tersebut sudah dikeluarkan dari statusnya. Sedangkan jika serikat tersebut seorang terutang yang kaya terpercaya sedang hartanya dalam keadaan hadir, maka utangnya dapat dijadikan sebagai modal dalam *syirkah* karena tidak ada hal yang patut dicurigai.

Mayoritas ulama mengatakan bahwa penyatuan atau percampuran modal tidak menjadi syarat untuk sah nya *syirkah 'inan*. Ini pendapat ulama Hanbali, Maliki, dan Hanafi selain Zufar. Berbeda dengan pendapat ulama

Syafi'i dan Zufar dari ulama Hanafi mereka menyatakan bahwa *syirkah 'inan* tidak sah tanpa ada percampuran harta.

Dalil ulama mayoritas tentang kebolehan terpisahnya modal adalah:

1. Tujuan dari akad *syirkah 'inan* adalah merealisasikan harta, dan hal itu dapat dicapai walaupun tanpa percampuran harta, seperti akad *mudharabah*.
2. Akad *syirkah 'inan* diadakan agar terdapat otoritas untuk mengelola modal, maka percampuran harta tidak disyaratkan padanya sebagaimana akad wakalah. *Syirkah* mengandung karakter wakalah, apa yang boleh dalam wakalah, maka ia juga boleh dalam *syirkah 'inan*. Sedang menerima perwakilan dibolehkan untuk dua harta terpisah sebelum digabung, demikian juga halnya dalam *syirkah 'inan*.

2. Usaha (Kerja)

Jika kontrak akad *syirkah* sudah dilaksanakan, maka kedua serikat atau lebih berhak mengelola kekayaan perserikatan sesuai tradisi pengelolaan bisnis seperti kedua pihak berhak melakukan jual, beli, penyewaan dan pengupahan sesuai tradisi bisnis dan lainnya.

Ringkasnya, semua kegiatan yang boleh dilakukan mudharib pada akad *mudharabah*, semua kegiatan tersebut lebih boleh lagi dilakukan oleh masing-masing anggota perserikatan karena akad *mudharabah* hanya salah satu bagian dari akad *syirkah*. Jadi akad *mudharabah* adalah dahan sedang akad *syirkah* adalah batang. Karena *mudharabah* adalah perserikatan

pada cabang (laba), sedang *syirkah* adalah perserikatan pada cabang (laba) dan batang (modal).

3. Laba

Tidak diragukan lagi bahwa laba adalah tujuan utama dari akad *syirkah*, bahkan pada semua kegiatan ekonomi secara umum sehingga dikenal suatu istilah bahwa *bisnis adalah usaha mencari laba dengan cara membeli dan menjual*. Sebagian fuqaha menempatkan bahwa laba adalah salah satu rukun *syirkah* inan.

Terdapat dua syarat untuk sahnya suatu laba *syirkah* 'inan, yaitu:

1. Kadar dari suatu laba harus diketahui semua serikat.

Jika kadar laba tidak diketahui atau tidak dapat diketahui, maka akad *syirkah* menjadi batal, kecuali jika terdapat tradisi populer bisnis pada suatu tempat atau waktu tertentu yang tunduk pada tradisi tersebut. Keadaan *jahalah* (ketidakjelasan) laba akan mengakibatkan tidak mungkin laba tersebut dibagikan sehingga secara positif akan menyebabkan pertengkaran dan permusuhan yang dilarang syara'. Disamping itu, laba adalah obyek (tujuan) akad, maka ketidakjelasan akan menyebabkan rusaknya akad sebagaimana pada jual beli dan *ijarah*.

2. Kadar suatu laba harus bersifat bagian dari suatu kebutuhan (persentase atau nisbah)

Kadar laba *musyarakah* harus bersifat suatu bagian dari keutuhan (nisbah atau persentase), misalnya setengah (50%) sepertiga (33,33%), seperempat (25%), dan sejenisnya. Secara praktis, misalnya untuk A 40% dari total laba bersih sedang untuk B 60% dari total laba bersih (40:60).

Jika kadar laba ditentukan dengan jumlah tertentu, misalnya 1 juta rupiah atau 100 ribu rupiah, maka akad *syirkah* batal karena syiekah

menuntut adanya perserikatan pada laba, penentuan jumlah tertentu akan menghapus substansi *syirkah* karena bisa jadi laba usaha hanya 1 juta rupiah atau 100 ribu rupiah saja, maka keadaan ini berlawanan dengan tuntutan substansi *syirkah* secara umum, sesuai dengan kesepakatan ulama.

Ibnu Qudamah al-Hanbali berkata:

Para pihak harus mensyaratkan adanya bagian laba secara persentase bagi tiap-tiap serikat. dan jika ia berkata pada serikatnya, "keuntungan antara kita," maka ucapan seperti ini ditafsirkan saja dengan dibagi dua sama besar (50:50). Sedangkan jika para pihak tidak menyebut tentang laba, atau menentukan bagi para serikat suatu bagian yang tidak tertentu kadarnya, atau laba dari salah satu komoditi saja, maka akad syirkah tidak sah.

Oleh karena itu, jika kedua serikat sepakat memberikan suatu bagian tertentu dari modalnya seperti 10% dari modalnya, lebih atau kurang, atau memberikan jumlah yang tepat, atau masukan tetap perbulan, maka *syirkah* batal demi hukum menurut kesepakatan ulama karena bisa jadi usaha perserikatan tidak berhasil merealisasikan laba kecuali jumlah tetap tersebut, maka teman serikatnya tidak mendapat apa-apa, sedang cara seperti perlawanan dengan tuntutan substansi *syirkah*, karena imbalan yang tetap dan ditentukan diawal merupakan karakter upah. (Shalah, 1990)

Bentuk kerjasama *syirkah* ada beberapa macam:

- 1) *Syirkah Al-Inan*, yaitu kontrak antara dua orang atau lebih dimana setiap pihak memberikan suatu porsi dari keseluruhan dana dan berpartisipasi dalam kerja. Kedua belah 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.

- 2) *Syirkah Muawafadhah*, yaitu kontrak kerjasama antara dua orang atau lebih. setiap pihak memberikan suatu porsi dari keseluruhan dana dan berpartisipasi dalam kerja. Setiap pihak membagi keuntungan dan kerugian secara sama. Dengan demikian, syarat utama *musyarakah* ini adalah kesamaan dana yang diberikan. Kerja, tanggungjawab dan beban hutang dibagi masing-masing pihak.
- 3) *Syirkah Amal*, adalah kontrak kerjasama dua orang seprofesi untuk menerima pekerjaan secara bersama dan berbagi keuntungan dari pekerjaan itu. Misalnya, kerjasama dua orang arsitek untuk menggarap sebuah proyek atau kerjasama dua orang penjahit untuk menerima order pembuatan seragam kantor.
- 4) *Syirkah Wujuh*, yaitu kontrak kerjasama antara dua orang atau lebih yang memiliki reputasi dan *prestise* serta ahli dalam bisnis. Mereka membeli barang secara kredit dari suatu perusahaan dan menjual barang tersebut secara tunai. Mereka berbagi dalam keuntungan dan kerugian berdasarkan jaminan kepada penyuplai yang disediakan tiap mitra. *Musyarakah* ini lazim disebut *musyarakah piutang* (perserikatan tanpa modal). (Yasin, 2009)

Sedikit berbeda dengan *Mudharabah*, akad ini dilakukan oleh dua pemilik modal atau lebih yang menghimpun modalnya untuk proyek atau usaha tertentu. Nantinya, pihak *mudharib* atau pengelolanya akan ditunjuk dari salah satu pemilik modal tersebut. Biasanya, akad ini dilakukan untuk proyek atau usaha dimana modalnya dibiayai sebagian oleh lembaga keuangan, dan sebagian lainnya dimodali oleh nasabah.

Musyarakah adalah akad antara dua pihak atau lebih untuk berserikat dalam hal modal dan keuntungan yang diperoleh. Oleh karena itu, dalam *musyarakah* terdapat lima unsur yaitu *aqidayn* (dua orang yang berakad), *aqad* (ijab dan qabul), *maqud alayh*, dan *ribh* (keuntungan). (Janwari, 2015)

b. *Mudharabah*

Akad ini lebih mengatur antara shahibul mal atau pemilik modal dengan mudharib-nya, atau pengelola modal. Nantinya, pengelola mudharib dan pemilik modal akan membagi hasil keuntungan dari usaha yang dilakukan. Jika ada kerugian, hanya pemilik modal yang menanggung kerugiannya.

Mudharabah adalah akad di antara dua belah pihak, di mana pihak yang satu menyerahkan modal dan pihak lainnya memberdayakan modal tersebut untuk usaha, serta keuntungan yang diperoleh dibagi bersama dengan porsi bagi hasil disepakati pada saat akad (Janwari, 2015).

c. *Ijarah*

Menurut (Fatwa DSN MUI NO: 09/DSN-MUI/IV/2000 dan No.112/DSN-MUI/IX/2017), *Ijarah* adalah akad pemindahan hak guna (manfaat) atas suatu barang atau jasa dalam waktu tertentu melalui pembayaran sewa/upah, tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan barang itu sendiri. Akad *Ijarah* adalah akad sewa antara *mu'jir* dengan *musta'jir* dengan *a'jir* untuk mempertukarkan *manfa'ah* dan *ujrah*, baik manfaat barang maupun jasa.

Akad *Ijarah* mengatur mengenai persewaan barang yang mengikat pihak yang berakad. Biasanya, akad ini dilakukan jika barang yang disewa memberikan manfaat. Biasanya, penerapan akad dalam bank syariah ini adalah cicilan sewa yang dihitung sebagai cicilan pokok untuk sebuah harga barang.

Nantinya, di akhir perjanjian, penyewa atau nasabah bisa membeli barang yang dicicilnya tersebut dengan sisa harga yang ditetapkan oleh bank syariah. Oleh sebab itu, *Ijarah* ini juga dikenal sebagai *al Ijarah waliqtina'* ataupun *al ijarah al Muntahia Bittamliik*.

d. *Murabahah*

Akad jual beli ini menekankan mengenai harga jual dan

keuntungan yang disepakati oleh para pihak, baik itu penjual atau pembeli. Selain itu, jumlah dan jenis produknya diperjelas secara detail. Nantinya, produk akan diserahkan begitu akad jual beli diselesaikan. Untuk pihak pembeli, bisa menunaikan kewajibannya secara cicilan atau membayar tunai.

Secara istilah, *murabahah* ini banyak didefinisikan oleh para fuqaha. Jual beli *murabahah* adalah jual beli dengan harga jualnya sama dengan harga belinya ditambah dengan keuntungan (Janwari, 2015)

e. *Ju'alah*

Ju'alah itu memiliki kesamaan dengan akad *ijarah* (jual jasa) yaitu adanya upah karena mendapatkan manfaat atau jasa. Perbedaannya, akad *ju'alah* transaksi mulai mengikat ketika pekerjaan dimulai. Pada saat itu, tidak boleh ada pihak yang membatalkan transaksi secara sepihak. Dalam akad *ju'alah* hanya disyaratkan adanya kejelasan jasa atau manfaat yang menjadi objek transaksi.

1) Pengertian *ji'alah*

Ji'alah atau *ja'alah* menurut bahasa berarti “upah” atau “pemberian” bisa juga disebut sebagai sayembara. Menurut istilah adalah perjanjian menyerahkan (hadiah) uang atau barang kepada orang yang berhasil melaksanakan tugas (sayembara). Misalnya seseorang kehilangan kuda, ia berkata “barang siapa yang mendapatkan kudaku dan ia kembalikan kepadaku, aku bayar sekalian”. *Ji'alah* ialah meminta agar mengembalikan barang yang hilang dengan bayaran yang ditentukan.

Menurut madzhab Hanafiyyah, akad *ji'alah* tidak diperbolehkan karena mengandung unsur Gharar didalamnya. Yakni ketidak jelasan atas pekerjaan dan jangka waktu yang ditentukan. Hal ini jika dianalogkan dengan akad *ijarah* yang mensyariatkan adanya kejelasan atas pekerjaan, upah dan jangka waktu. Namun demikian ada sebagian ulama Hanafiyyah yang memperbolehkan atas dasar istihsanan (karena

ada nilai manfaat).

Menurut ulama Malikiyyah, Syafi'iyah dan Hambali, secara syar'i akad *ji'alah* diperbolehkan. Dengan landasan kisah Nabi Yusuf beserta saudaranya. Yakni firman Allah Qs.Yusuf: 72

قَالُوا نَفَقْدُ صُوعَ الْمَلِكِ وَلَمَنْ جَاءَ بِهِ حَمْلٌ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ ﴿٧٢﴾

Artinya: Penyeru-penyeru itu berkata: "Kami kehilangan piala raja, dan siapa yang dapat mengembalikannya akan memperoleh bahan makanan (seberat) beban unta, dan Aku menjamin terhadapnya".

Secara logika manusia membutuhkan akad *ji'alah*. Seperti halnya menemukan asset atau property yang hilang, melakukan pekerjaan yang tidak mampu dikerjakan pemiliknya, maka ia pasti membutuhkan akad *ji'alah*. Dengan demikian adad *ji'alah* diperbolehkan. Ketidakjelasan pekerjaan dan jangka waktu penyelesaian dalam *ji'alah*, tidaklah memberi madharat kepada pelaku. Dengan alasan, akad *ji'alah* bersifat tidak mengikat (ghair lazim). Berebda dengan akad *ijarah* yang bersifat lazim atau (mengikat keduanya).

Akad *ji'alah* bersifat *one side (iradah wahidah)*, untuk itu *al ja'il* (pemilik sayembara) harus mengungkapkan secara jelas keinginannya (pekerjaan). Menjelaskan pekerjaan yang diinginkan, besaran hadiah atau upah yang diperjanjikan dengan jelas. Jika ada seseorang mengerjakan pekerjaan itu tanpa seizinnya, atau pemilik mengatakan kepada seseorang, kemudian orang lain yang mengerjakan, maka hal itu diperbolehkan. Akad *ji'alah* bersifat umum, dan upah atau hadiah akan tetap diberikan kepada seseorang yang berhasil melakukan pekerjaan tersebut dengan baik. (Syarqawie, 2015).

2) Dasar hukum

Mazhab Maliki, Syafi'i dan hanbali berpendapat bahwa *ji'alah* boleh dilakukan dengan alasan: firman Allah SWT Qs.Yusuf:72

قَالُوا نَفَقْدُ صُوعَ الْمَلِكِ وَلَمَنْ جَاءَ بِهِ حَمْلٌ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ ﴿٧٦﴾

Artinya: Penyeru-nyeru itu berkata: “kami kehilangan piala raja, dan siapa yang mengembalikannya, akan memperoleh bahan makanan (seberat) beban unta dan aku menjamin terhadapnya.

Dalam hadis diriwayatkan bahwa para sahabat pernah menerima hadiah atau upah dengan cara *ji'alah* berupa seekor kambing karena salah seorang diantara mereka berhasil mengobati orang yang dipatok kalajengking dengan cara membaca surat al-Fatiha. Ketika mereka menceritakan hal itu kepada Rasulullah, karena takut hadiah itu tidak halal. Rasulullah pun tertawa seraya bersabda: “tahukah anda sekalian, bahwa itu adalah jampi-jampi (yang positif). Terimalah hadiah itu dan beri saya sebagian”. (HR. Jamaah, mayoritas ahli hadis kecuali an-Nasai).

3) Rukun dan syarat *ji'alah*

1. Lafadz, kalimat yang mengandung arti izin kepada yang akan bekerja, juga tidak ditentukan waktunya.
2. Orang yang menjanjikan upahnya, orang yang menjanjikan upah tersebut boleh orang yang kehilangan sendiri atau orang lain. (Tidak boleh membatalkan jika pekerjaannya sudah dilaksanakan).
3. Pekerjaan (mencari barang yang hilang atau lainnya)
4. Upah, disyaratkan memberikan upah dengan barang tertentu. (harus jelas wujud barang atau uang).

4) Yang membatalkan *ji'alah*

Masing-masing pihak boleh menghentikan perjanjian (membatalkannya sebelum bekerja). Kalau yang membatalkan orang yang bekerja, dia tidak mendapat upah, sekalipun dia sudah bekerja.

Tetapi jika yang membatalkan pihak yang menjanjikan upah, maka orang yang bekerja berhak menuntut upah sebanyak pekerjaan yang sudah dia kerjakan. (Syaqawie, 2015).

6. Jasa

Perusahaan jasa angkutan umum yang memanfaatkan teknologi dengan menggabungkan antara internet dan transportasi, yaitu jasa transportasi *online* Gojek yang kini hadir di berbagai kota di Indonesia. Transportasi *online* seperti Gojek merupakan pelopor bisnis ekonomi kreatif yang memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi (TIK). Gojek telah dipercaya oleh pelanggannya dalam membantu berbagai aktivitas, bahkan menjadi perusahaan jasa berbasis aplikasi pilihan utama masyarakat di kota.

Pentingnya jasa transportasi dalam menunjang perkembangan ekonomi adalah meningkatkan hubungan di antara manusia, yaitu pemilik barang dan pemilik kendaraan untuk menjalankan kerjasama yang sesuai dengan ajaran Islam secara transparan. Mulai dari proses pemesanan dan penentuan harga kepada *customer* agar dapat mengetahui informasi secara jelas dalam pelayanan tersebut sehingga dapat menciptakan hubungan antara produsen dengan konsumen secara efisien serta dapat mencapai persetujuan. Gojek merupakan sebuah perusahaan transportasi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek yang pemesanannya menggunakan sistem online. (Hamidu, 2019)

a. Kualitas Layanan

Kualitas pelayanan merupakan persepsi pelanggan terhadap apa yang telah dirasakan oleh pelanggannya dan tingkat keunggulan untuk memenuhi keinginan pelanggan, ada dua faktor utama mempengaruhi kualitas jasa, yaitu *expected service* dan *perceived service* atau kualitas jasa yang diterapkan dan kualitas jasa yang diterima atau dirasakan. Apabila jasa yang diterima atau dirasakan sesuai dengan, maka kualitas jasa dipersepsikan baik dan memuaskan. Jika jasa yang diterima atau

dirasakan melampaui harapan pelanggan, maka kualitas jasa dipersepsikan sebagai kualitas yang ideal. Sebaliknya jika jasa yang diterima lebih rendah daripada yang diharapkan maka kualitas jasa dipersepsikan sebagai kualitas yang buruk. (Pradina, 2012)

b. Jenis-Jenis Pelayanan yang Lazim Diselenggarakan adalah sebagai berikut:

1) *Al-Wakalah*

Yaitu jasa melakukan tindakan/pekerjaan mewakili nasabah sebagai pemberi kuasa.

2) *Al-Hiwalah*

Yaitu jasa pengalihan tanggung jawab pembayaran utang dari seseorang yang berutang kepada orang lain.

3) *Al-Kafalah*

Yaitu pemberian jaminan oleh bank sebagai penanggung (*kafil*) kepada pihak ketiga atas kewajiban pihak kedua (yang ditanggung, *makfuul 'anhu* atau ashih).

4) *Ar- Rahn*

Yaitu pembiayaan berupa pinjaman dana tunai dengan jaminan barang bergerak yang relatif nilainya tetap seperti perhiasan emas, perak, intan, berlian, batu mulia, dan lain-lain untuk jangka waktu tertentu sesuai dengan kesepakatan. (Wirduyaningsih dkk, 2005)

B. Penelitian yang Relevan

Sejauh yang penulis ketahui pembahasan yang penulis bahas sebelumnya belum ada yang membahasnya. Tetapi ada beberapa tulisan ilmiah yang mendekati dengan pembahasan penulis, yaitu:

1. Ardiansyah Aristama, Tahun 2018 Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Judul penelitiannya: “*Tinjauan Hukum Islam Tentang Sistem Bagi Hasil Antara Perusahaan dengan Driver Berbasis Online*”

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan bahwa sistem bagi

hasil antara perusahaan dengan *driver* berbasis *online* adalah sistem bagi hasil yang terjadi apabila driver menyelesaikan layanan perusahaan per satu orderan. Sistem bagi hasil antara perusahaan dan driver gojek adalah 20%, sedangkan driver menerima bagian 80%. Sistem bagi hasil antara perusahaan dengan driver adalah bagi hasil dalam hal keuntungan saja. Sementara jika terjadi kerugian, maka akan ditanggung sendiri oleh driver dan tidak ada pertanggung jawaban dari perusahaan. Praktik sebagaimana disebut diatas, belum sesuai dengan hukum islam, khususnya yang terkait dengan syarat-syarat akad *syirkah*.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini sama-sama menggunakan penelitian kualitatif berdasarkan teknik pengumpulan data melalui wawancara dan dokumentasi.

Perbedaan penelitian ini dengan peneliti lakukan terletak pada lokasi. Lokasi dalam penelitian ini adalah di Gojek Shelter Kemiling Bandar Lampung. Sedangkan penelitian yang akan dilakukan peneliti berada di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti. Perbedaan yang lain adalah dilihat dari bidang kajiannya, jika penelitian yang sudah ada mengetahui tinjauan hukum Islam tentang sistem bagi hasil antara perusahaan dengan *driver* berbasis *online* sedangkan peneliti akan meneliti tentang sistem kerjasama antara *PT. Gojek Indonesia* dengan *drivernya* dalam perspektif ekonomi syariah.

2. Loli Triani, Tahun 2021 Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bukittinggi, Judul penelitiannya: “*Analisis Penerapan Bagi Hasil Antara Pengelola PT. Gojek dengan Driver Go-jek Menurut Perspektif Ekonomi Islam*”

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan bahwa penerapan bagi hasil antara perusahaan dengan driver adalah sistem bagi hasil yang terjadi apabila driver menyelesaikan layanan perusahaan per satu orderan. Penerapan bagi hasil antara perusahaan dengan driver gojek adalah 20%:80%. Dimana pihak perusahaan menerima bagian 20% sedangkan

driver menerima 80%. Penerapan bagi hasil antara perusahaan dengan driver tidak hanya bagi hasil dalam hal keuntungan saja tetapi jika terjadi kerugian, maka akan ditanggung bersama. Sistem bagi hasil dan kerjasama yang dilakukan kedua belah pihak telah sesuai dengan sistem kerjasama *syirkah*. Sistem bagi hasil antara perusahaan dengan driver ini telah memenuhi rukun dan syarat dalam sistem kerjasama bagi hasil.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini sama-sama menggunakan penelitian kualitatif berdasarkan teknik pengumpulan data melalui wawancara dan dokumentasi.

Perbedaan penelitian ini dengan peneliti lakukan terletak pada lokasi dan bidang kajiannya. Lokasi dalam penelitian ini adalah kantor Go-jek cabang kota Padang, sedangkan penelitian yang akan dilakukan peneliti berada di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti. Perbedaan yang lain adalah dilihat dari bidang kajiannya, jika penelitian yang sudah ada mengetahui analisis penerapan bagi hasil antara pengelola PT. Gojek dengan *driver* Go-jek menurut perspektif ekonomi Islam serta titik penjemputan, konsumen tidak tepat meletakkan titik penjemputan dengan *map* yang tertera di aplikasi gojek sedangkan peneliti akan meneliti tentang sistem kerjasama antara PT. *Gojek Indonesia* dengan *drivernya* dalam perspektif ekonomi syariah.

3. Hildatul Muna, Tahun 2020 Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, Judul Penelitian: “*Analisis Sistem Kerjasama Perusahaan Transportasi Online Menurut Perspektif Ekonomi Islam*”

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan yaitu sistem kerjasama yang digunakan oleh gojek dengan *driver* tidak sesuai dengan sistem kerjasama *mudharabah* dan *musyarakah*, kerjasama yang sesuai dengan sistem bagi hasil yang dilakukan oleh perusahaan gojek dengan driver yaitu *ijarah ad-dzimmah*. Gojek masih bertentangan dengan prinsip ekonomi islam tersebut yaitu dari prinsip kebebasan, persamaan dan kesetaraan,

keadilan, kerelaan, dan tertulis.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah jenis penelitiannya, sama-sama menggunakan penelitian kualitatif berdasarkan teknik pengumpulan data melalui wawancara dan dokumentasi.

Perbedaan penelitian ini dengan peneliti lakukan terletak pada lokasi dan bidang kajiannya. Lokasi dalam penelitian ini adalah Perusahaan gojek dan *driver* di Banda Aceh, sedangkan penelitian yang akan dilakukan peneliti berada di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti. Perbedaan yang lain adalah dilihat dari bidang kajiannya, jika penelitian yang sudah ada mengetahui analisis kerjasama perusahaan transportasi *online* sedangkan peneliti akan meneliti tentang sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya*. Perbedaan lainnya ialah terdapat pada hasil penelitiannya dimana penelitian yang sudah ada membahas sistem kerjasama yang digunakan oleh gojek dengan *driver* tidak sesuai dengan sistem kerja sama *mudharabah* dan *musyarakah* sedangkan peneliti membahas tentang sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* sudah sesuai dengan kerjasama *syirkah inan*.

4. Galih Sumantri, Tahun 2017 Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Syekh Nurjati Cirebon, Judul Penelitian: “*Sistem Bagi Hasil antara Pengelola dengan Sopir Go-Jek di Bandung: Perspektif Hukum Positif dan Hukum Islam*”

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan bahwa sistem bagi hasil yang diterapkan oleh perusahaan Gojek telah sesuai dengan sistem bagi hasil secara Islami dan kerjasama yang dilakukan antara kedua belah pihak telah sesuai dengan sistem kerjasama *musyarakah* yang Islami.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah jenis penelitiannya, sama-sama menggunakan penelitian kualitatif.

Perbedaan penelitian ini dengan peneliti lakukan terletak pada

lokasi dan bidang kajiannya. Lokasi dalam penelitian ini adalah Pengelola dengan Sopir Go-Jek di Bandung, sedangkan penelitian yang akan dilakukan peneliti berada di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti. Perbedaan yang lain adalah dilihat dari bidang kajiannya, jika penelitian yang sudah ada membahas tentang perspektif hukum positif dan hukum islam sedangkan peneliti akan meneliti tentang perspektif ekonomi syariah.

5. Ismawati, Tahun 2018 Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Judul Penelitian: *“Tinjauan Hukum Islam Terhadap Perbedaan Pembayaran Jasa Ojek Online Secara Tunai dan Gopay (Studi Kasus Pada Driver Go Jek Online di Bandar Lampung)”*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan yaitu dapat dianalisis bahwa pelaksanaan pembayaran upah jasa pada ojek *online* adalah diperbolehkan dalam Islam. Karena sesuai dengan *ijarah dzimmah*, yaitu sewa atas manfaat. Terjadinya perbedaan pembayaran dengan tunai dan go-pay yaitu, untuk memudahkan konsumen membayar terhadap biaya pengguna layanan aplikasi gojek, dan akan simpel dan praktis menggunakan go-pay, karena akadnya *ijarah dzimmah* menjadi hak pihak yang menyewakan jasa (*driver*/perusahaan gojek) untuk memberikan *discount* sebagai athaya dan pemberian yang dibolehkan oleh syara' dan tidak merugikan pihak *driver* ataupun konsumen.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah sama-sama menggunakan penelitian kualitatif.

Perbedaan penelitian ini dengan peneliti lakukan terletak pada lokasi dan bidang kajiannya. Lokasi dalam penelitian ini adalah *driver go jek online* di Bandar Lampung, sedangkan penelitian yang akan dilakukan peneliti berada di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti. Perbedaan yang lain adalah dilihat dari bidang kajiannya, jika penelitian yang sudah ada membahas tentang perbedaan pembayaran jasa ojek *online* secara tunai dan *gopay* sedangkan peneliti akan meneliti tentang sistem

kerjasama antara *PT. Gojek Indonesia* dengan *drivernya*.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang penulis lakukan adalah penelitian lapangan (*field research*) dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif adalah suatu penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa tulisan dari wawancara orang-orang yang diamati. Penelitian lapangan (*field research*), yaitu *research* yang dilakukan dikancah atau dimedan terjadinya gejala-gejala (Sugiyono, 2014).

Penulis langsung turun ke lapangan untuk memperoleh data yang relevan dengan penelitian yang dilakukan. Penulis melakukan penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran umum tentang sistem bagi hasil antara *PT. Gojek Indonesia* dengan *Driver* ojek *online* di Padang.

B. Latar dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti, Sedangkan waktu penelitian terlihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 1
Susunan Waktu Penelitian

No	Uraian Penelitian	2022					
		Mar	April	Mei	Juni	Juli	Agus
1	Penyusunan Proposal						
2	Bimbingan dengan pembimbing						
3	Seminar Proposal						

4	Perbaikan Proposal Setelah Selesai Seminar						
5	Penelitian						
6	Pembuatan Laporan Penelitian						
7	Bimbingan						
8	Sidang Munaqasah						

Sumber Data: Olahan Penulis

C. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan unsur yang sangat penting dalam suatu penelitian, karena berfungsi sebagai sarana pengumpul data, maka instrumen penelitian yang digunakan harus sesuai dengan situasi dan kondisi penelitian itu sendiri. Jadi, Instrumen utama dalam penelitian ini adalah penulis sendiri. Adapun instrumen pendukung yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. *Handphone* sebagai alat perekam dan alat dokumentasi

Alat perekam digunakan sebagai alat bantu agar tidak ada informasi yang terlewatkan dan selama wawancara peneliti dapat berkonsentrasi kepada pertanyaan yang akan diberikan tanpa harus mencatat. Alat perekam ini juga memudahkan peneliti mengulang kembali hasil wawancara agar dapat diperoleh data yang utuh, dan sesuai dengan apa yang disampaikan oleh responden dalam wawancara. Alat perekam ini digunakan atas izin responden, selain alat perekam peneliti juga menggunakan catatan yang digunakan sebagai alat bantu untuk mendeskripsikan situasi dan kondisi saat berlangsungnya proses

wawancara dan semua respon yang ditunjukkan oleh responden.

2. Pedoman Wawancara

Pedoman wawancara digunakan untuk mengingat peneliti mengenai aspek-aspek yang harus ditelusuri lebih dalam, serta apa yang sudah atau belum ditanyakan kepada responden, adanya pedoman wawancara juga mempermudah peneliti untuk membuat kategori saat melakukan analisis data.

D. Sumber Data

Adapun Sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sumber Data Primer

Sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh penulis dengan melakukan wawancara dan mengumpulkan data dari pemberi data. (Sugiyono, 2012)

Adapun Sumber data primer pada penelitian ini yaitu adalah wawancara dengan *driver* gojek yang mangkal dan rumahnya berada di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti untuk mengetahui sistem dan cara bagi hasil yang dilakukan oleh PT. Gojek Indonesia.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data yang diperoleh penulis dari membaca, mempelajari dan memahami suatu media lain yang bersumber dari buku-buku, literatur dan dokumen perusahaan. (Sugiyono, 2012)

Adapun data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari tulisan-tulisan yang berkaitan dengan pembahasan penelitian ini yaitu dari berbagai buku, jurnal, artikel, tentang sistem bagi hasil gojek dengan *driver*, dan dari sumber lainnya yang berkaitan dengan masalah penelitian.

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah prosedur sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan.

1. Wawancara

Menurut (Sugiyono, 2018) wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab langsung dengan menggunakan pertanyaan secara lisan kepada subjek penelitian dengan bertanya langsung kepada responden. Instrumen kunci dalam penelitian ini adalah penelitian sendiri, dimana peneliti melakukan pengumpulan data dan menganalisis data.

Dalam melakukan penelitian tersebut, peneliti dibantu dengan instrumen pendukung seperti *recorder*, daftar wawancara, dan serta instrumen pendukung lainnya. Instrumen penelitian ini melalui wawancara yang dilakukan penulis dengan *driver* gojek di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti.

2. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang bersumber dari data tertulis dalam bentuk buku sumber. Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang berlalu berbentuk gambar, foto, sketsa dan lain-lain. Instrumen yang di gunakan penulis dalam penelitian ini adalah wawancara dengan *driver* gojek di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti. Selanjutnya mengambil dokumentasi di lapangan seperti: foto dan gambar sebagai bukti pendukung argumentasi penelitian.

F. Teknik Analisis Data

Teknik Analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah teknik deskriptif dengan memuat gambaran yang dilakukan dengan cara:

1. Data *Reduction* (reduksi data)

Reduksi data diawali dengan menerangkan, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting terhadap isi dari suatu data yang berasal dari lapangan, sehingga data yang telah direduksi dapat

memberikan gambaran yang lebih tajam tentang hasil pengamatan.

Dalam penelitian ini, data yang direduksi berasal dari wawancara. Peneliti mereduksi data dengan cara mengelompokkan data sesuai dengan rumusan masalah yang ada.

2. *Data Display* (penyajian data)

Tahap penyajian data dengan menyusun data yang relevan dan mendeskripsikan informasi yang diperoleh dari berbagai sumber dan telah disusun secara sistematis, sehingga dapat disimpulkan atau makna penelitian yang dapat dilakukan dengan menghubungkan fenomena yang terjadi, dan perencanaan selanjutnya, tujuannya untuk mengetahui permasalahan yang perlu ditindak lanjuti atau tidak dan menganalisis kevalidan berdasarkan data yang diperoleh.

Display dalam hal ini merupakan kumpulan informasi yang telah disusun yang membolehkan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Dengan adanya data display dari suatu fenomena akan membantu seseorang memahami apa yang terjadi atau mengerjakan sesuatu. Kondisi yang demikian akan membantu pula dalam melakukan analisis lebih lanjut berdasarkan pemahaman yang bersangkutan. Bentuk display data dalam penelitian kualitatif yang paling sering yaitu teks naratif dan kejadian atau peristiwa yang terjadi dimasa lampau.

3. *Verification* (kesimpulan)

Setelah data disajikan dalam bentuk naratif, maka data kualitatif ditarik kesimpulan. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan cara melihat kembali reduksi data dan penyajian data, sehingga kesimpulan yang diambil tidak menyimpang dari data yang dianalisis.

Kesimpulan adalah tinjauan ulang atau kesimpulan yang timbul dari data setelah diuji kebenarannya. Penarikan kesimpulan data dan verifikasi atau jawaban dari rumusan masalah dalam analisis kualitatif yang bersifat sementara dan akan berkembang atau berubah apabila ditemukan bukti yang kuat dan mendukung pada pengumpulan data. Apabila kesimpulan didukung oleh bukti yang kuat atau konsisten pada

saat ditemukan kembali di lapangan maka kesimpulan diperoleh akurat atau kredibel, kesimpulan dapat berupa teori deskripsi atau objek gambaran yang tidak jelas menjadi jelas setelah diteliti.

G. Teknik Penjaminan Keabsahan Data

Teknik penjamin keabsahan data yang peneliti gunakan yaitu triangulasi. Metode triangulasi merupakan proses membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Untuk memperoleh kredibilitas atau tingkat kepercayaan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi metode yaitu membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda dan mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

Hal ini dilakukan dengan cara membandingkan hasil wawancara dengan sumber data hasil pengamatan penelitian. Akhirnya keseluruhan hasil data tersebut dibandingkan pula dengan analisis dokumen.

BAB IV

TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Padang

a. Geografi

Kota Padang adalah ibukota Provinsi Sumatera Barat yang terletak di pantai barat pulau Sumatera dan berada antara 0o44` dan 01o08` Lintang Selatan serta antara 100o5` dan 100o34` Bujur Timur. Menurut PP No. 17 Tahun 1980, luas kota Padang adalah 694,93 km² atau setara dengan 1,65 persen dari luas Provinsi Sumatera Barat. Kota Padang terdiri dari 11 kecamatan dengan kecamatan terluas adalah Koto Tangah yang mencapai 232,25 km².

Dari keseluruhan luas Kota Padang sebagian besar atau 49,39 persen berupa hutan yang dilindungi oleh pemerintah. Luas tanah perumahan tercatat 7.106,14 km² atau 9.90 persen.

Selain daratan pulau Sumatera, Kota Padang memiliki 19 pulau dimana yang terbesar adalah pulau Bintangur seluas 56,78 ha, kemudian pulau Sikuai di Kecamatan Bungus Teluk Kabung seluas 48,12 ha dan pulau Toran di Kecamatan Padang Selatan seluas 33,67 ha.

Ketinggian wilayah daratan Kota Padang sangat bervariasi, yaitu antara 0-1853 m diatas permukaan laut dengan daerah tertinggi adalah Kecamatan Lubuk Kilangan.

Kota Padang memiliki banyak sungai, yaitu 5 sungai besar dan 16 sungai kecil, dengan sungai terpanjang yaitu Batang Kandis sepanjang 20 km.

Tabel 4. 2
Luas Wilayah Kecamatan di Kota Padang dalam Persentase

No	Kecamatan	Persentase
1.	Koto Tengah	33,42%
2.	Bungus Teluk Kabung	14,50%
3.	Lubuk Kilangan	12,37%
4.	Lubuk Begalung	4,45%
5.	Padang Barat	1,01%
6.	Padang Timur	1,17%
7.	Padang Selatan	1,44%
8.	Padang Utara	1,16%
9.	Nanggalo	1,16%
10.	Kuranji	8,26%
11.	Pauh	21,05%

b. Iklim

Tingkat curah hujan Kota Padang selama tahun 2017 mencapai rata-rata 388,42 mm per bulan dengan rata-rata hari hujan 17 hari. Sementara itu suhu udara Kota Padang cukup rendah bila dibandingkan tahun sebelumnya yaitu antara rentang 21,0⁰C – 32,8⁰C dengan kelembaban berkisar antara 56 – 96 persen.

c. Pemerintahan

Setelah pelaksanaan otonomi daerah, Kota Padang yang sebelumnya memiliki 11 kecamatan dan 193 kelurahan kini memiliki 11 kecamatan dan 104 kelurahan. Kecamatan yang jumlah kelurahannya mengalami penurunan terbanyak adalah kecamatan Padang Barat, dari sejumlah 30 kelurahan menjadi hanya 10 kelurahan.

Jumlah pegawai di lingkungan pemerintah kota Padang tahun 2017 tercatat sebanyak 9.727 sebagian besar berpendidikan Sarjana yaitu sebanyak 43 persen, diikuti dengan pegawai lulusan Diploma sebanyak 27 persen kemudian pegawai lulusan SMA sebanyak 16

persen.

Komposisi anggota DPRD Kota Padang masih didominasi oleh laki-laki yaitu sebesar 84,44 persen sementara perempuan sebesar 15,56 persen.

Selama tahun 2017, produk peraturan daerah yang ditetapkan oleh DPRD Kota Padang tercatat sebanyak 12 peraturan.

Sementara jumlah sidang yang telah diselenggarakan oleh DPRD tahun 2017 adalah sebanyak 365 kali sidang dengan total rapat terbanyak yaitu rapat fraksi-fraksi dengan jumlah sebanyak 124.

Jumlah izin keramaian dan penelitian yang dikeluarkan oleh Dinas Kesbangpol Linmas Kota Padang selama tahun 2017 mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah izin keramaian tercatat sebesar 10,34 persen jika dibandingkan tahun 2016. Sedangkan jumlah penelitian juga mengalami peningkatan sebesar 3,54 persen dibandingkan tahun 2016.

Sementara itu jumlah akte kelahiran yang diterbitkan oleh Dinas Catatan Sipil pada tahun 2017 dilaporkan sebanyak 27.577 akte, sedangkan pada tahun 2016 ada 35.350. Jumlah akte kelahiran terbanyak diterbitkan oleh Kecamatan Koto Tangah sebanyak 6.463.

Jumlah dokumen paspor yang dikeluarkan oleh Kantor Imigrasi Kota Padang sepanjang tahun 2017 tercatat sebanyak 30.103 dokumen atau turun sebanyak 4,71 persen dari tahun sebelumnya.

d. Kependudukan dan Ketenagakerjaan

Pengetahuan mengenai penduduk merupakan dasar utama dalam melakukan kegiatan pembangunan baik perencanaan maupun evaluasi. Pada tahun 2017, penduduk Kota Padang mencapai 927.168 jiwa, naik sejumlah 12.200 jiwa dari tahun sebelumnya. Dengan demikian kepadatannya bertambah dari 1.317 jiwa/km² menjadi 1.334 jiwa/km².

Kecamatan terbanyak jumlah penduduknya adalah Koto Tangah dengan 189.791 jiwa, namun kepadatan penduduknya termasuk rendah yaitu 817 jiwa/km².

Kecamatan yang relatif paling sedikit jumlah penduduknya (24.926 jiwa) dan sekaligus paling rendah kepadatannya (247 jiwa/km²) adalah Bungus Teluk Kabung. Kecamatan lain yang juga relatif sedikit jumlah penduduknya adalah Kecamatan Pauh yaitu 492 jiwa/km² dan Lubuk Kilangan yaitu 644 jiwa/km².

Menurut survei yang dilakukan BPS, 91 persen dari penduduk Kota Padang berumur 15 tahun keatas yang merupakan angkatan kerja adalah bekerja atau sementara tidak bekerja tetapi sebenarnya mempunyai pekerjaan.

Dari sisi kesetaraan gender, proporsi laki-laki dan perempuan yang merupakan angkatan kerja yaitu 59 persen laki-laki dan 41 persen perempuan. Jumlah pencari kerja dari penduduk berumur 15 tahun keatas yang merupakan angkatan kerja adalah sebesar 9 persen.

Sementara sebesar 38,85 persen dari penduduk Kota Padang berumur 15 tahun keatas adalah bukan angkatan kerja. Jumlah pencari kerja yang terdaftar di Dinas Tenaga Kerja Kota Padang pada tahun ini menurun dari tahun sebelumnya yaitu dari 11.803 orang pencari kerja di tahun 2016 menjadi 10.293 orang pencari kerja di tahun 2017. Dari 10.293 orang pencari kerja tersebut, sebesar 4.780 orang lulusan SMU dan 4.142 lulusan Universitas.

Menurut catatan Dinas tersebut, hanya sebanyak 533 orang pencari kerja yang mendapatkan pekerjaan. Proporsi gender yang mendapatkan pekerjaan pada tahun ini ternyata proporsi perempuan lebih banyak mendapatkan pekerjaan yaitu 68 persen sedangkan laki-laki hanya 32 persen.

2. Gambaran Umum Gojek

a. Sejarah Gojek

Gojek adalah merek milik PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Terdaftar pada Direktorat Jendral kekayaan Intelektual Republik Indonesia. Gojek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja diberbagai

sektor informal di Indonesia. Selain jasa dan teknologi komunikasi, transportasi berbasis aplikasi online juga dilengkapi dengan fitur *Global Positioning System* atau lebih dikenal dengan GPS untuk memberikan informasi keberadaan pengemudi dan pengguna dengan rute terdekat.

Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim. Gojek tercipta berawal dari pengamatan Nadiem terhadap tukang ojek yang ada di Jakarta. Nadiem melihat permasalahan utama tukang ojek adalah waktu yang tidak produktif, seperti mangkal dan menunggu penumpang. Berdasarkan riset tersebut, Nadiem mendapatkan ide awal untuk melakukan inovasi berupa cara menghubungkan pengendara ojek dengan calon pembelinya. Salah satu solusinya adalah dengan menggunakan ponsel.

Pada saat dirintis, Gojek masih menggunakan sistem yang masih sederhana, yaitu calon penumpang masih menghubungi melalui telepon, atau mengirim SMS. Pada awalnya Gojek hanya melayani warga Jakarta saja dengan jumlah kendaraan sebanyak 20 sepeda motor, seiring berjalannya waktu, pada tahun 2013 Gojek berkembang dan akhirnya memiliki 450 kendaraan dan memiliki pangkalan sebanyak 150 pangkalan di Jakarta dan Gojek kini telah beroperasi di 50 kota di Indonesia.



Gambar 4.1 logo gojek

b. Visi dan Misi Gojek

1) Visi Gojek

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 Jakarta dan Indonesia kedepannya.

2) Misi Gojek

- a) Menjadi acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
- b) Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.
- c) Membuka lapangan kerja selebar-lebarnya bagi masyarakat Indonesia.
- d) Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
- e) Menjaga hubungan baik dengan berbagai pihak yang terkait dengan usaha ojek *online*.

c. Tiga Pilar Gojek

1) Kecepatan

Melayani dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman.

2) Inovasi

Terus menawarkan teknologi baru untuk mempermudah hidup anda.

3) Dampak sosial

Memberikan dampak positif sosial sebesar-besarnya untuk masyarakat Indonesia.

d. Kelebihan

- 1) Kemudahan transaksi antar calon konsumen dengan driver gojek secara efektif dan efisien.
- 2) Tidak perlu tawar-menawar cargo.
- 3) Mendukung gerakan *Cashless* penerapan *e-commerce* pada PT. Gojek Indonesia telah terintegrasi dengan cukup baik. Hal ini dapat dilihat melalui arsitektur aplikasi perusahaan yang memberikan kerangka kerja konseptual yang menghubungkan antar proses dan interface dari aplikasi *e-commerce*, yaitu mulai dari bagaimana konsumen memesan, proses pelayanan, sampai dengan selesainya jasa layanan. Gojek sangat menguntungkan terutama karena kemudahan transaksi antar calon konsumen dengan *driver* Gojek yang efektif dan efisien. Dalam Gojek tidak perlu dilakukan tawar-menawar masalah harga karena harga sudah ditentukan terlebih dahulu. Selain itu, jika kita menggunakan jasa Gojek tersebut sangat efisien hanya tinggal *log-in* melalui aplikasi yang telah tersedia, input alamat yang kita tuju dan *driver* datang serta siap mengantar kita ketempat tujuan yang kita tuju dengan efisien.

e. Persyaratan jadi Mitra GoRide

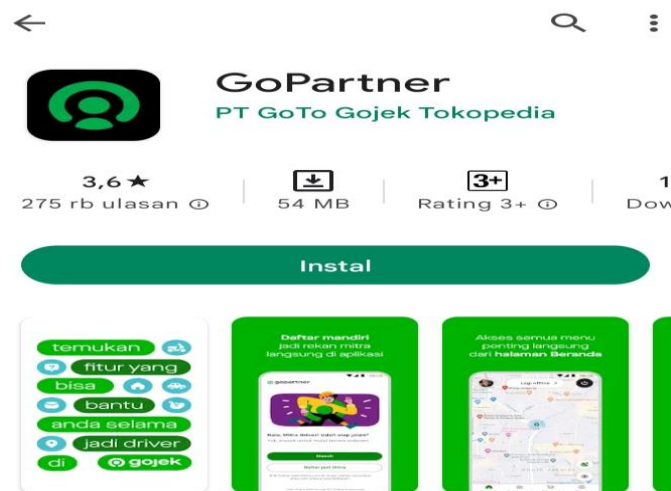
- 1) Mitra
 - a) Warga negara Indonesia
 - b) Umur minimum 18 tahun dan maksimum 65 tahun pada saat pendaftaran
- 2) Dokumen
 - a) e-KTP Asli
 - b) Sim C / D Asli (dalam masa berlaku)
 - c) STNK dan SKPD Asli (pajak 5 tahunan dalam masa berlaku)
 - d) SKCK Asli / Legalisir
 - e) Rekening Bank
- 3) Kendaraan

- a) Batas maksimal umur kendaraan 8 tahun (dihitung dari tahun pendaftaran)
- b) Maksimal CC tidak boleh lebih dari sama dengan 250 cc
- c) Kendaraan 4 Tak
- d) Bukan kendaraan motor tipe Trail, Sport atau Touring

f. Cara Daftar Jadi Mitra GoRide

1) Download aplikasi Gojek Driver App

Kandidat mengunduh aplikasi Gojek Driver App



Gambar 4.2 Aplikasi Gojek Driver

2) Lengkapi data pendaftaran

Kandidat melakukan registrasi dengan input data diri beserta kelengkapan dokumen melalui Driver App

3) Verifikasi data

- a) Apabila data lolos verifikasi, kandidat akan menerima pemberitahuan untuk langkah selanjutnya.
- b) Apabila terdapat data yang kurang tepat, kandidat akan menerima pemberitahuan melalui SMS.
- c) Status pendaftaran kandidat dapat dicek langsung di laman

aplikasi.

4) Aktivasi akun dan pengambilan atribut

Setelah lolos verifikasi, ikuti langkah aktivasi yang diberikan melalui SMS. Pengambilan atribut (jaket dan helm) dapat dilakukan di Kantor Gojek terdekat.



Gambar 4.3 Atribut yang digunakan oleh driver Gojek

B. Pembahasan

1. Pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* di Padang

Berdasarkan pengumpulan data dilapangan, Perjanjian kerjasama antara perusahaan Gojek dan *driver* otomatis berlangsung ketika *driver* mendaftarkan diri sebagai mitra Gojek, *driver* harus menerima ketentuan dan kebijakan yang diterapkan oleh perusahaan Gojek. Segala ketentuan atau kebijakan perusahaan Gojek terhadap *drivernya* dituangkan dalam perjanjian yang dilakukan melalui perjanjian elektronik, yang disepakati oleh *driver* melalui aplikasi yang dimiliki *driver* Gojek tersebut.

Salah satu ketentuan pihak Gojek menentukan bahwasanya setiap *driver* yang mendaftarkan diri sebagai mitra Gojek harus memiliki atribut berupa jaket dan helm Gojek yang menandakan sebagai identitas mitra Gojek, serta membedakan antara ojek *online* yang lain. Atribut tersebut bisa dicicil oleh *driver* ke perusahaan. Didalam kerjasama usaha ini

terdapat sistem bagi hasil antara perusahaan dengan *driver* adalah 80% : 20%. Dimana *driver* menerima 80% dan perusahaan menerima 20%. Jadi, bagi hasil ini terjadi apabila *driver* Gojek telah menyelesaikan layanan perusahaan per satu orderan. Maka persentase 20% untuk perusahaan Gojek tersebut otomatis ditarik melalui saldo *GoPay driver* Gojek, dan 80% nya langsung diterima *driver* Gojek baik secara tunai maupun non tunai (*GoPay*). Ketika *driver* menyelesaikan orderan dengan maksimal maka *driver* tersebut bisa menerima bonus, dimana bonus tersebut sudah bagian dari persentase bagi hasil yang dijelaskan. Untuk mengaktifkan akun, *driver* harus mengisi saldo minimal Rp. 20.000,-. Agar dapat menerima orderan yang masuk ke aplikasi *driver* tersebut. Lalu ketika *customer* membayar memakai uang tunai maka perusahaan langsung memotong hasil yang didapat *driver* melalui saldo yang telah diisi oleh *driver* tersebut dan ketika *customer* melakukan pembayaran melalui *GoPay* maka hasil yang didapat *driver* masuk ke saldo *driver*, otomatis saldo *driver* bertambah. Kelebihan pembayaran memakai tunai ialah memudahkan *driver* supaya tidak susah untuk mencairkan uang tersebut kalau kelebihan pembayaran dengan *GoPay* ialah memudahkan *driver* agar tidak ribet dalam pengembalian uang konsumen.

Seperti halnya yang disampaikan oleh Randi selaku *driver* Gojek mengatakan:

Bagi hasil antara perusahaan dengan mitra Gojek itu 80% : 20%. Dimana driver mendapat hasil 80% dan 20% bagian dari perusahaan. (Randi, Wawancara langsung pada Sabtu, 9 Juli 2022)

Seperti halnya yang disampaikan oleh Kiki selaku *driver* Gojek yang mengatakan:

Setelah driver mendaftarkan diri sebagai mitra Gojek dan telah dinyatakan lulus maka pihak Gojek memberitahu kepada driver untuk mengambil atribut jaket dan helm ke kantor Gojek, atribut tersebut dibayar driver ke perusahaan mulai dari Rp. 285.000; bisa dicicil dan ketika driver menjemput customer atribut tersebut harus di pakai oleh driver serta driver mengisi saldo minimal Rp. 20.000; untuk menjalankan akun. (Kiki, wawancara langsung pada Minggu, 10 Juli 2022).

Sebelum *driver* Gojek menghidupkan atau menjalankan akun, *driver* Gojek mengisi saldo *gopay* tersebut agar bisa menerima *customer* namun hal ini tidak diterapkan bagi sebagian *driver*, meskipun *driver* tidak mengisi saldo *gopay*, *driver* masih bisa menerima orderan walaupun saldo minus, nantinya saldo minus tersebut akan tertutupi oleh orderan yang masuk ke akun *driver*.

Seperti halnya yang disampaikan oleh Randi selaku *driver* Gojek yang mengatakan:

Tidak semua driver mengisi saldo untuk menjalankan akun pada saat ini, meskipun perusahaan menyarankan untuk mengisi saldo, namun tidak mewajibkannya, ada sebagian dari driver yang tidak memiliki saldo tetapi masih bisa mendapatkan orderan, karena saldo tersebut akan otomatis terisi ketika driver tersebut menerima orderan. (Randi, Wawancara langsung pada Kamis, 21 Juli 2022)

Dalam sistem kerja sama setiap keuntungan bagi hasil dibagi bersama sesuai dengan ketentuan yang dilakukan oleh perusahaan dengan *driver* Gojek. Sedangkan untuk kerugian ditanggung sendiri oleh masing-masing pihak. Perusahaan tidak bertanggung jawab bila *driver* mengalami kerugian kerusakan motor seperti, kecelakaan, kehilangan barang saat pengantaran ke konsumen, motor mogok, ban bocor, mendapatkan orderan fiktif, dll. Menurut perusahaan itu tanggung jawab *driver* sebagai mitra Gojek. Seperti yang disampaikan oleh Reihan selaku *driver* Gojek mengatakan bahwa:

Perusahaan tidak menanggung driver yang mengalami kecelakaan, kehilangan barang, dll. Melainkan hanya persenan yang didapat oleh perusahaan. Resiko yang terjadi hanya driver yang menanggung, solidaritas antar driver Gojek yang saling tolong menolong ketika mengalami hal tersebut. (Reihan, Wawancara langsung pada Sabtu, 2 Juli 2022).

Berbeda halnya dengan yang disampaikan Randi selaku *driver* Gojek yang mengatakan bahwasannya:

Jika terjadi kecelakaan, pihak Gojek memberikan asuransi kepada mitra tersebut dalam pembagian hasil antara 80% : 20% dan jika terjadi kelalaian dari driver baik itu kehabisan minyak, kuota internet itu merupakan di luar kendali perusahaan karena itu

merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi oleh driver karena driver seperti freelance bukan sebagai karyawan yang bekerja di perusahaan. (Randi, Wawancara langsung pada Sabtu, 9 Juli 2022).

Seperti halnya yang disampaikan oleh Eri selaku *driver* Gojek yang mengatakan:

Tergantung kepada driver apakah mengurus BPJS Ketenagakerjaan atau tidak dan itu sudah dipotong dari saldo driver yang pembagian 80% : 20%. Jika driver tidak mengurus BPJS Ketenagakerjaan maka ketika terjadi kecelakaan ada solidaritas antar driver yang membantu oleh driver yang sering mangkal dikumpulan-kumpulannya sendiri dan ini tidak ditanggung BPJS karena tidak ikut mengurus. (Eri, Wawancara langsung pada Senin, 11 Juli 2022).

Sama halnya yang disampaikan oleh Refa selaku *driver* Gojek bahwa:

Jika terjadi kecelakaan pada driver, maka perusahaan memberikan tanggungan berupa BPJS ketenagakerjaan kepada mitra Gojek yang dipotong dari pendapatan Gojek perbulan. Dalam sebulan saldo driver di potong Rp. 16.000,- oleh perusahaan. (Refa, Wawancara langsung pada Senin, 11 Juli 2022).

Dalam aplikasi Gojek terdapat layanan GoFood dan GoRide, dari kedua layanan tersebut pihak customer bisa saja *cancel* orderan, *customer* tidak berada di titik penjemputan, dan *customer* tidak bisa dihubungi. Dalam hal tersebut dapat merugikan pihak *driver*, biasanya ini disebut dengan orderan fiktif.

Seperti halnya yang disampaikan oleh Nisa selaku *driver* Gojek juga mengatakan hal seperti itu:

Dimana driver mengalami orderan fiktif maksudnya customer memesan makanan melalui layanan GoFood lalu, ketika driver sudah mengambil makanan tersebut dari resto dan mengantarkan makanan ke customer, customer mematikan handphone dan driver rugi atas uang yang sudah dikeluarkan untuk pembelian makanan tersebut. Dalam hal ini hanya driver yang menanggung resiko tersebut. (Nisa, wawancara langsung pada Sabtu, 5 Maret 2022).

Namun hal ini bertentangan dengan pendapat Zaidarman selaku

driver Gojek yang mengatakan:

Orderan fiktif yang pernah didapat driver ini dalam layanan GoFood. Disaat pengantaran makanan ke customer, customer tersebut tidak bisa dihubungi dan di chat juga tidak di balas. Driver sudah menunggu selama 30 menit tetapi customer tersebut juga tidak ada kabar. Maka driver merasa dirugikan waktu dan uang karena sudah membeli makanan customer. Pihak driver melaporkan kejadian tersebut ke customer service kantor Gojek dan diberi kemudahan oleh kantor Gojek untuk memberi makanan yang telah dibeli untuk diserahkan kepada panti asuhan, yayasan anak yatim, rumah singgah, dll. Maka saldo driver tersebut tidak dipotong. (Zaidarman, wawancara langsung pada Minggu, 10 Juli 2022).

Sama halnya yang disampaikan oleh Zainal selaku *driver* Gojek juga mengatakan bahwa:

Pada saat terjadi orderan fiktif pada layanan GoFood, pihak customer service kantor Gojek Padang juga menugasi driver untuk mengantarkan makanan tersebut kepada panti asuhan, yayasan anak yatim, rumah singgah, dll. Maka saldo driver tersebut tidak dipotong. (Zainal, wawancara langsung pada Sabtu, 9 Juli 2022).

Sama halnya yang disampaikan oleh Kiki selaku *driver* Gojek juga mengatakan bahwa:

Ketika mendapat orderan fiktif ia langsung menghubungi customer service dan langsung memberikan orderan makanan tersebut ke panti asuhan, maka saldo driver tidak di potong. (Kiki, wawancara langsung pada Minggu, 10 Juli 2022).

Pada aplikasi atau akun *driver* bisa dilihat pendapatan yang didapat oleh *driver* Gojek harian ataupun mingguan, tetapi pendapatan tersebut tidak bisa ditentukan karena tergantung pada kegigihan *driver* tersebut dalam menghidupkan akun dan menjalankan akun.

Seperti yang disampaikan oleh Nanda selaku *driver* Gojek mengatakan:

Pendapatan driver Gojek tidak dapat dipatokan perhariannya tergantung kepada kegigihannya dan performa akun driver tersebut. Misalnya 6 orderan yang telah diselesaikan oleh driver dalam sehari maka driver menerima pendapatan hariannya sebesar Rp. 65.600,-, mingguannya sebesar Rp. 345.600 dalam 34 orderan yang telah selesai dalam 7 hari dan ini tidak bisa disamakan dengan driver lain, karena perbedaan jarak tempuh

serta layanan yang didapat driver. Ini tergantung kepada driver, kadang dalam satu hari driver tidak menghidupkan akun. (Nanda, wawancara langsung pada Rabu, 2 Maret 2022).

Sama halnya dengan pendapat Yudi selaku *driver* Gojek yang mengatakan:

Pendapatn harian itu tergantung kepada driver yang rajin dalam menjalankan akunnya serta tergantung kepada driver yang menghidupkan akun dari pagi atau tidak maka pendapatannya akan berbeda. Seperti yang telah diselesaikan driver ini sebanyak 10 orderan maka pendapatan hariannya sebesar Rp. 85.600,-. (Yudi, wawancara langsung pada Minggu, 10 Juli 2022).

Sama halnya yang disampaikan Syaiful selaku *driver* Gojek yang mengatakan:

Pendapatan yang didapat tergantung juga kepada akun yang dimiliki driver, apakah gacor atau tidak, sering kena cancel oleh customer atau tidak. Driver ini pendapatan hariannya sebesar Rp. 27.200,- sebanyak 4 orderan yang telah selesai. (Syaiful, wawancara langsung pada Minggu, 10 Juli 2022).

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan *driver* Gojek di Padang, mengatakan bahwasannya jika terjadi kecelakaan maka itu tergantung kepada *driver* yang menghubungi *customer service*, mengurus BPJS Ketenagakerjaan. Tidak semua *driver* yang mengurus hal tersebut. Ketika *driver* mendapat orderan fiktif makanan atau GoFood, itu diberikan kemudahan oleh perusahaan.

Dari temuan diatas dapat disimpulkan beberapa aspek terkait kerja sama usaha antara *driver* dengan Gojek:

1. Kontribusi Kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver*

Tabel 4.2

Kontribusi antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver*

No	PT. Gojek Indonesia	No	<i>Driver</i>
1	Aplikasi	1	Menyelesaikan orderan
2	Reward (<i>Basic, Silver, Gold, Platinum</i>)	2	Promosi (Resto, Konsumen, Mitra baru)

Kontribusi PT. Gojek Indonesia telah memberikan wadah kepada ojek yang dulunya hanya mangkal di pangkalan ojek. PT. Gojek Indonesia memberikan layanan *online* atau aplikasi sehingga bisa memudahkan sopir ojek untuk mendapatkan konsumen begitu juga, dengan konsumen dimanjakan oleh layanan yang telah disediakan Gojek dan tidak perlu lagi berjalan kaki untuk mencari ojek. Layanan Gojek tidak sebatas sopir mengantar konsumen tetapi layanan Gojek sudah banyak tersedia. Dalam hal tersebut perusahaan menerima bagi hasil 80% : 20% dimana *driver* mendapat 80% dan perusahaan mendapat 20%.

Begitu juga dengan kontribusi *driver* yang mendapatkan kemudahan dari Gojek yang telah menyediakan aplikasi untuk mendapatkan konsumen dan *driver* harus menyediakan paket internet, telepon, saldo dan kendaraan dalam kondisi yang baik sebagai kebutuhan *driver*, serta ketika *driver* telah menyelesaikan orderan maka keuntungan juga didapatkan oleh perusahaan setelah *driver* menyelesaikan per satu orderan.

Ketika *driver* menyelesaikan orderan sesuai dengan level yang telah ditentukan maka perusahaan akan memberikan rewards kepada *driver*, berikut tingkatan atau level program pendapatan minimum Gojek:



Gambar 4.4 Rewards yang diberikan perusahaan kepada driver

Sumber: *infojek.com*, Akses 21 Juli 2022

Nilai poin diatas bisa didapat dengan mengalikan (x) poin yang sudah driver peroleh disetiap harinya dengan nilai 100. Jadi semisal driver mendapatkan 1 poin dari orderan Gojek yang telah diselesaikan. Maka poin yang sebenarnya driver dapat adalah 100 poin. Jika hari tersebut driver memperoleh poin sebanyak 20, maka poin sudah berhasil terkumpul sebanyak $20 \times 100 = 2.000$ poin dan begitu seterusnya.

Tabel 4.3

Poin program pendapatan minimum Gojek

Jumlah Poin	Perkalian	Hasil Akhir Poin
1	1 x 100	100
2	2 x 100	200
3	3 x 100	300
dan seterusnya	dan seterusnya	dan seterusnya

Dalam hal ini *driver* juga bisa mempromosikan aplikasi Gojek kepada orang yang ingin bergabung menjadi mitra baru Gojek dan orang yang ingin menjual makanannya pada layanan GoFood (Resto) serta bisa mengajak konsumen bahwasanya Gojek telah banyak memiliki layanan yang memudahkan konsumen dalam memenuhi kebutuhannya.

2. Lingkup kerja sama

a. Usaha bersama terkait *syirkah*

syirkah merupakan suatu akad kerjasama diantara dua orang atau lebih untuk suatu usaha tertentu dimana masing-masing atau salah satu pihaknya memberikan kontribusi dana (amal) atau tenaga dan pemikiran, dengan kesepakatan bahwa keuntungan dan kerugian kedepannya akan ditanggung secara bersama-sama sesuai dengan kesepakatan diawal, dalam hal ini kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* juga bekerja sama dalam mendapatkan keuntungan dimana perusahaan sebagai penyedia aplikasi untuk memudahkan dalam mendapatkan konsumen dan *driver* sebagai pihak yang menjalankan usaha atau aplikasi tersebut (Rachmat, 2021). Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh Reihan selaku *driver* Gojek yang mengatakan bahwa:

PT. Gojek Indonesia telah memberikan wadah kepada para driver sehingga dengan adanya aplikasi ini memudahkan kami untuk mendapatkan konsumen. (Rehan, wawancara langsung 2 Juli 2022).

Maka dari itu, PT. Gojek Indonesia ini tidak menggaji atau memberikan upah terhadap *driver*, namun memakai sistem bagi hasil. Pembagian hasil

pendapatan antara *driver* dan pihak Gojek ialah sebesar 80% bag *driver* itu sendiri dan 20% bagi PT. Gojek Indonesia.

b. Kerja sama asuransi

Gojek berkolaborasi dengan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) ketenagakerjaan untuk sediakan kemudahan akses dan membayar iuran BPJS Ketenagakerjaan dengan hanya Rp 16.000 per bulan, mitra *driver* dapat menerima manfaat berupa Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM).

Gojek dan BPJS Ketenagakerjaan Sosialisasikan manfaat dan kemudahan yang disediakan kepada ribuan mitra *driver*, dan puluhan ribu mitra *driver* telah terakuisisi sejak kolaborasi ini dimulai. (Sumber: www.gojek.com, akses 21 Juli 2022)

3. Resiko usaha

a. Kecelakaan

Jika terjadi kecelakaan yang dialami *driver* Gojek, pihak perusahaan ikut menanggung kerugian tersebut, seperti perusahaan mendorong mitranya menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan yang sebagaimana telah disosialisasikan oleh Gojek hal ini sesuai dengan sistem kerja sama *syirkah*, dimana *syirkah* merupakan suatu persekutuan yang melibatkan dua atau lebih pihak untuk menghasilkan keuntungan, serta menanggung kerugian. (Sumber: www.gojek.com, akses 21 Juli 2022)

b. Resiko usaha karena faktor eksternal

Resiko eksternal adalah resiko yang disebabkan karena tindakan pihak lain (tidak berhati-hati), yang ada di luar kendali perusahaan. Dalam hal ini resiko usaha tersebut seperti *driver* kehabisan bensin, dan kuota internet, ini merupakan kelalaian dari *driver* yang seharusnya kebutuhan itu dipenuhi dari setiap *driver*, karena *driver* hanya sebagai mitra saja bukan sebagai karyawan yang bekerja di perusahaan. (*Hal ini sesuai dengan pernyataan Randi selaku driver Gojek pada tanggal 21 Juli 2022*).

4. Sistem bagi hasil

Sistem bagi hasil adalah sebuah bentuk perjanjian yang dilakukan oleh pengusaha dengan investor untuk mendapatkan laba atau keuntungan. Hal ini ditandakan dengan adanya kontrak kerja sama antara kedua belah pihak di mana jika perusahaan menghasilkan keuntungan, maka akan dilakukan pembagian dari hasil laba.

Di dalam perjanjian gojek sudah ada ketentuan bagi hasil antara PT. Gojek dengan *driver* yaitu 80% : 20% dimana *driver* menerima 80% dan perusahaan menerima 20% .

Dalam bagi hasil tersebut cara konsumen membayar kepada *driver* bisa menggunakan saldo GoPay atau tunai dan dalam menjalankan akun tersebut *driver* mengisi saldo untuk menjalankan akun nantinya minimal Rp. 20.000,-, dari saldo tersebut langsung dipotong oleh perusahaan ketika telah menyelesaikan per satu orderan. Disaat, konsumen melakukan pembayaran menggunakan GoPay maka otomatis masuk langsung ke saldo *driver* dan otomatis langsung di potong 20% oleh perusahaan.

Sistem kerjasama terjadi apabila *driver* menyelesaikan per satu orderan, dimana driver menerima 80% dan PT. Gojek Indonesia menerima 20% dari hasil orderan driver tersebut, sistem bagi hasil antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver* adalah sistem bagi hasil antara kedua belah pihak artinya baik keuntungan maupun kerugian ditanggung bersama, artinya PT. Gojek Indonesia tidak hanya menerima bagian namun ikut bertanggung jawab jika terjadi kerugian yang dialami *drivernya*. Dalam bagi hasil tersebut ketika *driver* telah menyelesaikan orderan terus menerus serta akun *driver* selalu aktif maka *driver* tersebut menerima bonus yang telah ditentukan oleh PT. Gojek Indonesia asalkan performa *driver* bagus.

2. Sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* dalam perspektif ekonomi syariah

Berdasarkan penjelasan diatas maka pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* adalah bahwa penghasilan kotor dibagikan dalam kerja sama ini (*revenue sharing*), sedangkan modal berasal dari kedua belah pihak yaitu berupa alat-alat kelengkapan dan uang berupa saldo serta aplikasi yang disediakan, dioperasikan dan dikontrol oleh PT. Gojek Indonesia sedangkan dari aspek kerja kedua belah pihak melaksanakan pembagian kerja masing-masing.

Sistem kerjasama ini termasuk didalamnya bagi hasil antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* sesuai dengan ekonomi syariah karena dia digolongkan kedalam bentuk kerjasama akad *syirkah inan* menurut Ibnu Qudâmah al-Hanbali berkata tentang *syirkah 'inan*: "*pengertian syirkah 'inan adalah bahwa dua orang laki-laki berserikat dengan harta keduanya dengan ketentuan keduanya ikut mengelola modal bersama secara langsung, sedang laba mereka bagi berdua*". Dimana akad kerjasama ini telah memenuhi rukun dan syarat sah *syirkah inan*. Dari aspek modal kedua belah pihak telah berkontribusi dalam menyerahkan

modalnya baik dari PT. Gojek Indonesia telah menyediakan aplikasi canggih yang merupakan karya intelektual yang patut dihargai sebagai suatu harta serta berbagai sarana dan prasarana lainnya dalam menjalankan manajemen kerjasama usaha serta *driver* juga telah memberikan saldo awal (GoPay) untuk menjalankan akun agar mendapatkan orderan yang nantinya dalam menyelesaikan orderan tersebut terdapat bagi hasil antara *driver* Gojek menerima 80% dan PT. Gojek Indonesia menerima 20%, serta bonus yang diberikan perusahaan ketika *driver* mencapai target yang ditentukan.

Memenuhinya syarat sah *syirkah* pada tabel berikut ini:

Tabel 4.4

Rukun *Syirkah* Inan

No	Rukun	Memenuhi
1	Dua pihak yang berakad	✓
2	Obyek akad, yaitu harta (modal), kerja, dan laba	✓
3	Shighah (kontrak), yaitu sesuatu pernyataan yang membuat terjadinya akad	✓

Tabel 4.5

Syarat Sah *Syirkah*

No	Syarat Sah <i>Syirkah</i>	Memenuhi
1	Orang yang berakal	✓
2	Baliqh	✓
3	Dengan kehendak sendiri (tidak ada unsur paksaan)	✓
4	Nisbah (persentase)	✓
5	Resiko	✓

Berdasarkan tabel diatas bahwa kerjasama ini antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* telah memenuhi rukun, sedangkan dari aspek syarat sahnya, kerjasama ini memenuhi modal dan modal itu dinilai dengan ukuran perbandingan 80% saham *driver* dan 20% PT. Gojek Indonesia, maka tercapai pembagian yang adil 80% : 20%.

Aspek kerja antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver* yaitu:

- 1) Gojek
 - a. Mengontrol aplikasi (baik itu mitra maupun *customer*)
 - b. Memantau *driver*
- 2) *Driver*
 - a. Mengerjakan orderan yang ada
 - b. Melayani *customer* dengan baik

Namun demikian, penulis tidak menemukan kejelasan yang lebih detail tentang pembagian resiko kerjasama *syirkah*, baik resiko berbentuk materil dan kecelakaan. Dalam hal ini terkait kecelakaan PT. Gojek Indonesia telah menyediakan BPJS Ketenagakerjaan namun, premi dibebankan kepada *driver* sebagaimana ditemukan penulis, sedangkan kontribusi dari PT. Gojek Indonesia tidak terlihat secara jelas, namun besar kemungkinan PT. Gojek Indonesia merujuk kepada pembayaran minimal dari BPJS karena pembayaran BPJS Ketenagakerjaan dibagi menjadi dua yaitu, 2% dibayar oleh perusahaan dan 1% dibayar oleh karyawan aturan ini berdasarkan Surat Edaran BPJS Ketenagakerjaan Nomor B/0246/022021.

Berdasarkan wawancara dengan *driver* Gojek di Kecamatan Padang Utara Kelurahan Lolong Belanti dari informasi yang telah diwawancarai semua responden yang diteliti menunjukkan jawaban yang hampir sama, bahwa sistem bagi hasil antara PT. Gojek Indonesia dengan *driver* telah memenuhi perspektif ekonomi syariah dan tergolong akad *syirkah inān*. Dalam hal ini PT. Gojek Indonesia menanggung kerugian yang dialami oleh *driver* ketika terjadinya kecelakaan serta orderan fiktif yang terjadi pada orderan fiktif pada layanan GoFood. Sebagaimana yang sesuai dengan *syirkah* yaitu kerja sama antara dua orang atau lebih dalam hal permodalan, keterampilan, atau kepercayaan dalam usaha tertentu dengan pembagian keuntungan berdasarkan nisbah yang disepakati oleh pihak-pihak yang berserikat. Sebagaimana yang terdapat juga, pada syarat sah *syirkah* yaitu para pihak boleh menetapkan syarat sepanjang tidak

menyebabkan kerugian para mitra dan keabsahan transaksi tidak bergantung pada syarat tersebut, seperti menetapkan syarat hanya boleh berdagang suatu komoditas tertentu atau wilayah dagang tertentu.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dari bab terdahulu, maka dapat penulis ambil kesimpulan bahwa

Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis tentang pelaksanaan sistem kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* adalah penghasilan kotor dibagikan dalam kerja sama ini (*revenue sharing*), sedangkan modal berasal dari kedua belah pihak yaitu berupa alat-alat kelengkapan dan uang berupa saldo serta aplikasi yang disediakan, dioperasikan dan dikontrol oleh PT. Gojek Indonesia sedangkan dari aspek kerja kedua belah pihak melaksanakan pembagian kerja masing-masing.

Dilihat dari kerjasama, adanya bonus dalam akad ini juga menerapkan *ji'alah* yang besarnya dimana, rewards *ji'alah* ini tergantung prestasi yang dicapai *driver*.

Tinjauan ekonomi syariah tentang pelaksanaan kerjasama ini, antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya* di Padang sudah sesuai dengan ekonomi syariah, dimana akad ini tergolong dalam bentuk kerjasama akad *syirkah inan* karena ia sudah memenuhi rukun dan syarat *syirkah inan* dari aspek modal, kerja, dan pembagian laba. Dengan adanya pertanggung jawaban dari pihak PT. Gojek Indonesia, *drivernya* tidak merasa dirugikan, namun jika dilihat dari kebebasan, perusahaan tidak melibatkan *drivernya* dalam pembuatan isi perjanjian.

B. Saran

Bagi *driver* Gojek, gigih dalam menjalankan akun dan mencari orderan. Diharapkan kepada PT. Gojek Indonesia agar lebih memantau atau *upgrade* ketika terjadinya orderan fiktif yang dilakukan konsumen, sama halnya perusahaan menanggung orderan fiktif pada layanan GoFood, sehingga performa *driver* tidak terganggu dalam mencari orderan serta hasil pendapatan yang diterima menjadi lebih baik.

Namun, dari pembagian kerugian dan resiko belum begitu jelas dalam akad ini karena tidak begitu nampak kontribusi perusahaan dalam pembagian kerugian dan resiko ini.

Seharusnya kecelakaan dalam pembagian resiko dituangkan secara jelas dalam kontrak kerjasama ini sehingga tercapai kejelasan, keadilan dan tentunya sesuai dengan syariah.

Bagi peneliti selanjutnya, peneliti menyarankan untuk membahas tentang keadilan pembagian resiko dan kerugian akad kerjasama antara PT. Gojek Indonesia dengan *drivernya*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adawia, Popon Rabia dan Ayu Aziah.2018. *Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT. Gojek Indonesia Indonesia)*. Cakrawala.
- Adisasmita, Rahardjo.2011. *Manajemen Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Anamisa, Devie Rosa dan Yeni Kustiyahningsih.2020. *Sistem Informasi dan Implementasi Untuk Pendukung Keputusan*. Malang: Media Nusa Creative.
- Andono dan Edi Noersasongko.2019. *Kewirausahaan Perubahan Zaman*. Yogyakarta: Andi.
- Antonio, Ahmad Syafi'i.2001. *Bank Syariah Teori dan Praktek*. Jakarta: Gema Insani.
- Antonio, Muhammad Syafi'i.2001. *Bank Syariah dari Teori Ke Praktek*. Jakarta: Gema Insani.
- Arifin, Zaenal.2021. *Akad Mudharabah Penyaluran Dana Dengan Prinsip Bagi Hasil*. Indramayu: Adab
- Badan Pusat Statistik.2018. *Kota Padang dalam Angka*
- Ascarya.2008. *Akad dan Produk Bank Syariah*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Destiana, Rina.2016. *Analisis Dana Pihak Ketiga dan Resiko Terhadap Pembiayaan Mudharabah dan Musyarakah Pada Bank Syariah di Indonesia*. logika vol XVII, No. 2.
- Eprianti, Nanik dan Popon Srisusilawati.2017. *Penerapan Prinsip Keadilan dalam Akad Mudharabah*. Law and Justice, Vol 2 No. 1.
- Fatimah, Siti.2019. *Pengantar Transportasi*. Ponorogo: Myria
- Fatwa DSN MUI NO: 09/DSN-MUI/IV/2000 dan No.112/DSN-MUI/IX/2017
- Frida, Catharina Vista Okta.2020. *Ekonomi Syariah Pengantar Ekonomi Islam*. Garudhawaca.
- Hamidu, Sitti Hartina.2019. *Jasa Transportasi Online (Studi Komparatif*

- Pengambilan Keputusan Mahasiswa Pengguna Gojek dan Grab pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Makassar*). Makassar
- Ismail.2013. *Perbankan Syariah*. Jakarta: Kencana.
- Janwari, Yadi.2015. *Fikih Lembaga Keuangan Syariah*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Kamaluddin.Rustian dan Lolita Krisnawati.2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Krisianto, Andy.2014. *Internet Untuk Pemula*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Muhammad.2012. *Teknik Perhitungan Bagi Hasil & Pricing di Bank Syari'ah*. Yogyakarta: UII Press.
- Mukhlas, Abdullah Arif.2021. *Konsep Kerjasama Dalam Ekonomi Islam: Al-Iqtishod Pemikiran dan Penelitian Ekonomi Islam*. Vol 9
- Pradina.2012. *Pengaruh Kepercayaan Pelanggan Kualitas Produk dan Kualitas Pelayanan Kepuasan Pelanggan PDAM Kabupaten Demak: Sistem Informasi Jurnal Ilmiah USM*. Vol. 1 No. 2
- Shalah, Muhammad Ash-Shawi.1990. *Problematika Investasi pada Bank Islam dan Solusi Ekonomi Islam*. Universitas al-Azhar Kairo: Darul Mujtama' dan Darul Wafa'
- Sjahdeini, Sutan Remy.2014. *Perbankan Syariah produk-produk dan aspek-aspek hukumnya*. Jakarta: Kencana.
- Soemitra, Andri.2019. *Hukum Ekonomi Syariah dan Fiqh Muamalah*. Jakarta Timur: Prenadamedia Group
- Sugiyono.2012. *Data Primer dan Data Sekunder*. Yogyakarta: Deppublish.
- Sugiyono.2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono.2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Deppublish.
- Suhendi, Hendi.2011. *Fiqh Muamalah*. Jakarta: PT. Grafindo Persada.
- Surya, Riri Purnama dan Zainuddin.2019. *Kerjasama Driver Dengan Perusahaan Aplikasi Go-Jek Online Perspektif Fikih Ekonomi*.
- Usmani, M. Taqi.1999. *An Introduction to Islamic Finance*, Idaratul Ma'arif, Karachi.

Wirduyaningsih dkk.2005. *Bank dan Asuransi Islam di Indonesia*. Jakarta: Kencana
www.gojek.com, akses 21 Juli 2022

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

Yusup.2021. *Sumber Daya Manusia Berbasis Kompetensi*. Sumatera Selatan: LD
Media