

KERJASAMA DRIVER DENGAN PERUSAHAAN APLIKASI GO-JEK ONLINE PERSPEKTIF FIKIH EKONOMI

Riri Purnama Surya

Institut Agama Islam Negeri Batusangkar
Email: riripurnamasurya14@gmail.com

Zainuddin

Institut Agama Islam Negeri Batusangkar
Email: zainuddin@iainbatusangkar.ac.id

Abstract

This study discusses the cooperation of go-jek companies with drivers of the economic fiqh perspective. The problem is that the form of collaboration between the online go-to-go application company and the driver is not clear from the perspective of economic fiqh. On one side there are mudharabah indicators with profit sharing. On the other hand there is a syirkah indicator, but the form of the syirkah has not been identified. In addition, there is also the ijarah indicator, because the distribution of 20% for the company can be categorized as an application payment service. From this problem, the question arises, how is the essence of cooperation between drivers and online application companies in the perspective of economic jurisprudence?. This research uses field research with qualitative descriptive research methods. Data sources in this study were obtained through interviews. The results of this study found that drivers collaborate with companies, where companies provide application services to obtain services by 20% of each order, while drivers earn 80% of each order. Collaboration between drivers and online go-jek application companies according to economic fiqh including ijarah ad-dzimah is a contract to lease services to drivers to get passengers, where drivers pay for the service.

Keyword: Cooperation, Go-jek, profit sharing, Economic Fiqh

Abstrak

Studi ini membahas tentang kerjasama perusahaan go-jek dengan driver perspektif fikih ekonomi. Permasalahannya adalah belum jelasnya bentuk kerjasama yang dilakukan antara perusahaan aplikasi go-jek online dengan driver dilihat dari perspektif fikih ekonomi. Pada satu sisi terdapat indikator mudharabah dengan ada bagi hasil. Pada sisi lain terlihat indikator syirkah, namun belum teridentifikasi bentuk syirkahnya. Di samping itu ada juga indikator ijarah, karena pembagian 20% untuk perusahaan dapat dikategorikan sebagai jasa pembayaran aplikasi. Dari persoalan ini timbul pertanyaan bagaimana sesungguhnya hakikat kerjasama antara driver dengan perusahaan aplikasi go-jek online dalam perspektif Fikih Ekonomi? Penelitian ini menggunakan

penelitian lapangan (*field research*) dengan metode penelitian deskriptif kualitatif. Sumber data dalam penelitian ini diperoleh melalui interview atau wawancara. Hasil dari penelitian ini menemukan bahwa driver melakukan kerjasama dengan perusahaan, di mana perusahaan menyediakan jasa aplikasi memperoleh jasa sebesar 20% dari setiap orderan, sedangkan driver memperoleh penghasilan 80% dari setiap orderan. Kerjasama antara driver dengan perusahaan aplikasi go-jek online menurut fikih ekonomi termasuk kepada ijarah ad-dzimah yaitu akad menyewakan jasa kepada pihak driver untuk mendapatkan penumpang, di mana driver membayar jasa tersebut.

Keyword: Kerjasama, Go-jek, Bagi Hasil, Fikih Ekonomi

PENDAHULUAN

Akad Muamalah merupakan akad mitra-janji bukan lawan janji. Tidak dibenarkan dalam hubungan Muamalah terjadi keterpaksaan dalam bentuk apapun termasuk ketidakberdayaan secara ekonomis dari salah satu pihak. Tidak dibenarkan terjadinya penindasan secara ekonomis salah satu pihak terhadap pihak yang lainnya.¹ Upah mengacu pada penghasilan tenaga kerja, jumlah uang yang diperoleh seorang pekerja selama jangka waktu tertentu.² Dengan demikian yang dimaksud upah adalah memberikan imbalan sebagai bayaran kepada seseorang yang telah diperintah untuk mengerjakan suatu pekerjaan tertentu dan bayaran itu diberikan menurut perjanjian yang telah disepakati.³

Pemberian upah pada saat ini bermacam-macam caranya, salah satu upah jasa layanan pada ojek online. Seiring dengan berkembangnya teknologi saat ini banyak yang memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa transportasi ojek online. Ojek online merupakan usaha atau jasa yang berbentuk kerjasama, yaitu kerjasama antara perusahaan go-jek dengan *driver* go-jek. Dilihat dari segi ini kerjasama yang dikembangkan mirip dengan *syirkah* dalam fikih muamalah (fikih ekonomi).

¹ Remi Sjahdeini. 2014. *Perbankan Syariah*, (Jakarta: Kencana), hlm. 135.

² Mardani. 2012. *Fiqh Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Kencana), hlm. 2.

³ Khumaidi Ja'far. 2014. *Hukum Perdata Islam Di Indonesia*, (Lampung:Permatanet), hlm.

Perusahaan go-jek adalah salah satu bentuk usaha mandiri kreatif dimana dalam pemberian upah kepada *driver* go-jek menggunakan sistem bagi hasil sesuai dengan hasil yang didapatkan oleh *driver* go-jek. Perjanjian bagi hasil antara Perusahaan go-jek dengan *driver* dimulai ketika *driver* mendaftarkan diri sebagai mitra go-jek dan menjalankan layanan yang sudah ditetapkan oleh perusahaan go-jek, berarti perusahaan dan *driver* harus saling bekerjasama untuk mencapai tujuan bersama yang menguntungkan kedua belah pihak.

Usaha gojek berjalan menggunakan akad atau kontrak kerja antara perusahaan go-jek dengan *driver* go-jek yang telah disepakati bersama. Perusahaan go-jek melakukan akad dengan mitranya, dalam hal ini adalah *driver* go-jek, akad dapat diartikan sebagai pertalian antara ijab dan kabul yang dibenarkan oleh syara' yang menimbulkan akibat hukum terhadap objeknya. Bentuk akad apa sesungguhnya yang digunakan dalam usaha gojek online, pada satu sisi ini mirip dengan system *ijarah*, karena *driver* mendapat imbalan (*ujrah*) dari kerjanya. Akan tetapi di sisi lain dalam pendapatannya ada bagi hasil, hal inilah yang menjadi permasalahan dan menarik untuk diteliti. Oleh sebab itu, pertanyaan penelitian pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi kerjasama antara *driver* go-jek dengan perusahaan go-jek pada go-jek?
2. Bagaimana tinjauan fikih ekonomi tentang kerjasama antara *driver* go-jek dengan perusahaan go-jek pada go-jek?

Implementasi kerjasama antara *driver* go-jek dengan perusahaan go-jek pada go-jek

Perjanjian kerjasama antara perusahaan go-jek dan *driver* dilakukan ketika *driver* mendaftarkan diri sebagai mitra go-jek. Dengan menjadi mitra go-jek, *driver* harus menerima ketentuan dan kebijakan yang diterapkan oleh perusahaan go-jek. Segala ketentuan atau kebijakan perusahaan oleh perusahaan go-jek terhadap *driver* nya dituangkan dalam perjanjian yang dilakukan melalui

perjanjian elektronik, yang disepakati oleh *driver* melalui aplikasi yang dimiliki *driver* go-jek tersebut.⁴

Nisbah bagi hasil antara perusahaan dan *driver* go-jek adalah 20%:80%. Di mana pihak perusahaan menerima 20%, sedangkan *driver* menerima bagian 80%. Bagi hasil antara perusahaan go-jek dan *driver* nya merupakan bagi hasil yang terjadi apabila *driver* menyelesaikan layanan perusahaan per satu orderan.⁵ Pelayanan go-jek yang berlaku di Payakumbuh, diantaranya *go-ride*, *go-food*, *go-send*, *go-shop*, *go-mart*. Sedangkan pelayanan seperti *go-tix*, *go-clean*, *go-glam*, dan lain-lain, belum berlaku di Payakumbuh. Jadi, layanan perusahaan go-jek yang dikenakan sistem bagi hasil yang berlaku di Payakumbuh hanya 5 layanan tersebut. Sistem bagi hasil antara perusahaan go-jek dengan *driver* memiliki ketentuan sebagai berikut:⁶

- A. Tarif Minimal, maksudnya bagi hasil antara perusahaan dengan *driver* hanya berlaku di atas tarif minimal. Dalam go-jek harga tarif minimal tersebut sebesar Rp. 5.600. Jadi jika *driver* mendapatkan orderan dibawah tarif minimal tersebut berlaku dalam layanan *go-ride* dan *go-send*. Jadi jika *driver* mendapatkan orderan *go-ride* dengan tarif sebesar Rp. 4.000, maka *driver* tidak dikenakan potongan malah saldonya akan bertambah sebesar Rp. 1.600. Sedangkan bila *driver* mendapatkan orderan dengan tarif di atas Rp. 5.600, maka *driver* akan mendapatkan potongan sebesar 20% dari harga tarif orderan tersebut. Misalnya, *driver* mendapatkan orderan dengan tarif Rp. 7.000, maka potongannya Rp. 1.400 (untuk perusahaan), Rp. 8.000, maka potongannya Rp. 1.600 (untuk perusahaan), Rp. 10.000, maka potongannya Rp. 2.000 (untuk perusahaan, begitu seterusnya. Sedangkan layanan *go-send*, sistem bagi hasilnya berlaku bila di atas tarif Rp. 7.000, *driver* yang mendapatkan orderan dengan tarif Rp. 7.000, maka saldonya akan bertambah Rp. 6.000. dan tarif minimal dalam layanan *go-send* yaitu sebesar Rp. 6.400. Bila *driver* mendapatkan orderan

⁴ Akbar. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

⁵ Raska. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

⁶ Raska. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

go-send sebesar Rp. 3.000, maka saldonya akan bertambah sebesar Rp. 3.400, Rp. 5.000 maka akan bertambah sebesar Rp. 1.600. Dan bila *driver* mendapatkan orderan *go-send* di atas Rp. 7.000 maka potongannya sama seperti layanan *go-ride* yaitu sebesar 20% dari tarif yang didapat *driver*.⁷

- B. Layanan *go-food*, *go-shop*, *go-mart* tidak ada tarif minimal seperti *go-ride* dan *go-send*. *Driver* yang mendapatkan orderan dengan layanan tersebut maka akan dikenakan potongan sebesar 20%. Untuk layanan *go-food*, *go-shop*, *go-mart* per antar ialah sebesar Rp. 8.000 dijadwal normal, kalau diluar jam normal dikenakan tarif sebesar Rp. 11.000.
- C. Untuk semua layanan *go-jek*, sistem bagi hasil antara perusahaan dengan *driver* berlaku untuk semua layanan yang ada di *go-jek*. Seperti layanan *go-ride*, *go-send*, *go-food*, *go-shop*, *go-mart*, dan lain-lain. Keuntungan bagi hasil dibagi bersama sesuai dengan ketentuan yang dilakukan oleh perusahaan dengan *driver go-jek*. Perusahaan tidak bertanggung jawab bila *driver* mengalami kerugian kerusakan motor seperti kecelakaan, kehilangan barang saat pengantaran, motor mogok, ban bocor, dan lain-lain. Menurut perusahaan itu merupakan tanggung jawab *driver* sebagai mitra *go-jek*. Untuk menunjang pekerjaan *driver* sebagai mitra *go-jek* harus menyiapkan motor dalam keadaan baik (rutin servis), menyiapkan kuota internet untuk menjalankan aplikasi dan menyiapkan pulsa untuk menghubungi customer.⁸ Penghasilan menjadi *driver* ditentukan dengan beberapa orderan yang didapatkan tiap harinya.⁹ Dan bonus yang diberikan oleh perusahaan kepada *driver* ditentukan bila *driver* mampu memenuhi target poin tertentu. Penghasilan *driver go-jek* juga bisa naik turun sesuai kemampuannya mendapatkan dan menyelesaikan orderan serta bonus yang didapaknya. Adakalanya orderan sepi sehingga tak cukup untuk mendapatkan bonus harian dan juga faktor fisik yang tak selamanya sehat

⁷ Raska. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

⁸ Riki. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

⁹ Yogi. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

untuk mengambil order terus menerus.¹⁰ *Driver* dalam menjalankan pekerjaannya harus mempunyai target poin dalam sehari, agar memperoleh bonus dari perusahaan. Berikut perhitungan poin dasar yang akan didapatkan *driver* go-jek:

Tabel 1
Layanan Go-jek

No	Layanan	Poin
1	Layanan <i>go-ride</i>	1 poin
2	Layanan <i>go-send</i>	1 poin
3	Layanan <i>go-food</i>	2 poin
4	Layanan <i>go-shop</i>	1 poin
5	Layanan <i>go-mart</i>	2 Poin

Perhitungan bonus dan poin untuk *driver* go-jek setiap daerah berbeda-beda, berikut perhitungan poin dan bonus go-jek Kota Payakumbuh sebagai berikut:

1. 14 poin = Rp. 15.000,-
2. 16 poin = Rp. 25.000,-
3. 20 poin = Rp. 40.000,-¹¹

Dalam satu hari menyelesaikan orderan dengan total 20 poin, bonus dari perusahaan go-jek maksimal yang bisa didapatkan ialah sebesar Rp. 80.000,- perhari, dengan adanya sistem bagi hasil antara *driver* dengan perusahaan ini, *driver* harus mengejar target poin untuk mendapatkan bonus dari perusahaan. Karena setiap orderan yang ditentukan dikenakan sistem bagi hasil maka penghasilannya berkurang 20% untuk perusahaan. Jadi *driver* harus mendapatkan bonus untuk mendapatkan keuntungan lebih. Berdasarkan hasil penelitian mengenai kerjasama antara perusahaan dengan *driver* go-jek yang telah dilakukan

¹⁰ Akbar. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

¹¹ Raska. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

oleh pihak-pihak tersebut dalam pembagian hasil keuntungan telah mengikuti mekanisme dan regulasi yang ditetapkan oleh perusahaan.¹²

Tinjauan fikih ekonomi tentang kerjasama antara *driver* dengan perusahaan go-jek

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.

Dalam Hukum Islam terdapat berbagai macam akad bagi hasil termasuk *mudharabah* dan *musyarakah*. Keuntungan dalam *mudharabah* dibagi menurut kesepakatan antara kedua belah pihak yang dituangkan dalam kontrak, sedangkan apabila mengalami kerugian maka ditanggung oleh pemilik modal selama kerugian tersebut bukan akibat kelalaian si pengelola. Seandainya kerugian diakibatkan karena kecurangan atau kelalaian si pengelola, maka si pengelola harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.¹³ Dalam rukun *mudharabah* tentang nisbah keuntungan, keuntungan harus dinyatakan dalam bentuk prosentase antara kedua belah pihak, bukan dinyatakan dalam nominal rupiah tertentu.¹⁴

¹² Yogi. 2019. *Wawancara dengan Driver*.

¹³ Rina Destiana. 2016. *Analisis Dana Pihak Ketiga dan Resiko Terhadap Pembiayaan Mudharabah dan Musyarakah Pada Bank Syariah di Indonesia*, (Jurnal Logika. Vol XVII, No. 2).

¹⁴ Popon Srisusilawati, Nanik Eprianti. 2017. *Penerapan Prinsip Keadilan dalam Akad Mudharabah di Lembaga Keuangan Syariah*, (Jurnal Law and Justice. Vol. 2 No. 1).

Dilihat dari konsep *mudharabah* di atas kerjasama go-jek online dengan *driver* tidak bisa dikategorikan sebagai *mudharabah*, karena perusahaan aplikasi tidak memberikan modal untuk dikelola oleh *driver*. Perusahaan tidak dapat disebut sebagai *shahibul mal* dan *driver* tidak bisa pula disebut sebagai *mudharib*. Aplikasi dan fasilitas yang disediakan oleh perusahaan bukanlah modal *mudharabah*, karena modal *mudharabah* berupa modal (uang) yang diserahkan kepada *mudharib* (pengelola) yang dikelola sepenuhnya. Apabila beruntung akan dibagi menurut kesepakatan. Dalam kerjasama go-jek online tidak ada keuntungan dari hasil usaha yang akan dibagi. Adapun penghasilan *driver* bukanlah merupakan keuntungan, tetapi penghasilan penuh *driver*, namun *driver* harus membayar jasa aplikasi senilai 20%. Sehingga ia memperoleh penghasilan bersih 80% dari setiap penarikan.

Jika dianalisis dari pendapat para ulama, menurut para fuqaha, ulama Syafi'iyah, ulama Malikiyah dan Sayyid sabiq berpendapat sama tentang *mudharabah*, yaitu akad antara dua pihak saling menanggung, salah satu pihak menyerahkan hartanya kepada pihak lain untuk diperdagangkan dengan bagian yang telah ditentukan dari keuntungan.¹⁵ Dapat disimpulkan bahwa praktik bagi hasil yang dilakukan oleh *driver* dengan perusahaan masih belum sesuai dengan pendapat para ulama di atas, modal yang diberikan pihak pertama kepada pihak kedua harus digunakan melalui bisnis perdagangan kemudian keuntungan akan dibagi bersama sesuai dengan keuntungan, namun dalam praktik bagi hasil antara perusahaan dengan *driver* tidak mengeluarkan modal sama sekali karena sepeda motor milik *driver* hanya didaftarkan dan atribut milik *driver* hanya dipinjamkan kepada *driver* dan tidak terdapat transaksi perdagangan dalam bisnis ojek online tersebut.

Sedangkan menurut ulama Hanafiyah berbeda tentang akad *mudharabah* yaitu akad yang memandang tujuan dua pihak yang berakad yang berserikat dalam keuntungan, karena harta diserahkan kepada pengelola dan pengelola

¹⁵ Hendi Suhendi. 2011. *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada), hlm. 136

punya jasa mengelola harta tersebut.¹⁶ Praktik yang dilakukan antara perusahaan dengan *driver*, tidak sesuai dengan pendapat ulama Hanafiyah karena kedua belah pihak tidak mengeluarkan modal sama sekali. Atribut seperti jaket, helm dan aplikasi dari perusahaan masih menjadi milik perusahaan, apabila *driver* ingin berhenti menjadi mitra, maka *driver* wajib mengembalikan jaket dan helm yang diberikan perusahaan. Begitu juga dengan pihak *driver*, motor yang digunakan untuk bekerja mengantar penumpang masih sah menjadi milik *driver*. Jika *driver* mengajukan pemberhentian kerja, motor tersebut tetap menjadi milik *driver*. Motor tersebut hanya didaftarkan untuk memenuhi syarat perusahaan.

Dilihat dari segi rukun, akad *mudharabah* memiliki beberapa rukun yang telah ditentukan guna mencapai keabsahannya, yaitu pemilik modal dan pengelola, ucapan serah terima kedua belah pihak, modal atau sejumlah uang yang diberikan oleh pemilik modal kepada pengelola (modal harus diketahui jumlahnya, jenisnya (mata uang) dan modal harus disetor tunai kepada *mudharib*), keuntungan (jumlah yang didapatkan sebagai kelebihan dari modal), pekerjaan atau usaha merupakan kontribusi pengelola (*mudharib*) dalam kontrak *mudharabah* yang disediakan oleh pemilik modal.¹⁷

Berdasarkan rukun antara pengelola dan *driver* belum dapat terpenuhi karena dilihat dari syarat terlebih dahulu, syarat yang pertama yaitu pemilik dana atau modal, kedua belah pihak bukan sebagai pemilik modal melainkan berperan sebagai pengelola dari modal yang sudah diberikan oleh pendiri perusahaan. Kemudian syarat modal, yang dikeluarkan oleh *driver* hanya didaftarkan dan masih menjadi milik *driver* seutuhnya, sedangkan jaket dan helm juga tidak dikatakan sebagai modal karena atribut tersebut akan dikembalikan, apabila *driver* berhenti menjadi mitra di perusahaan tersebut, dalam hal ini kedua belah pihak tidak mengeluarkan modal sama sekali dan syarat terakhir yaitu pekerjaan dan keuntungan, pekerjaan memang sudah jelas yaitu transportasi berbasis *online*

¹⁶Hendi Suhendi. 2011. *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada), hlm. 136.

¹⁷Ismail Nawawi. 2012. *Fiqh Muamalah Klasik dan Kontemporer*, (Bogor: Ghalia Indonesia), hlm. 143.

sedangkan keuntungan dibagi tidak berdasarkan kesepakatan bersama, melainkan ditentukan sendiri oleh pihak perusahaan.

Sedangkan *musyarakah* adalah kerjasama antara dua orang atau lebih dalam berusaha, yang keuntungan dan kerugiannya ditanggung bersama. Hasil keuntungan dibagi sesuai dengan kesepakatan bersama di awasebelum melakukan usaha. Sedangkan kerugian ditanggung bersama secara proporsional sampai batas modal masing-masing.¹⁸ Rukun dari akad *musyarakah* yang harus dipenuhi dalam transaksi ada beberapa macam:

1. Pelaku akad, yaitu para mitra usaha.
2. Objek akad, yaitu modal (*mal*), kerja (*dharabah*), dan keuntungan
3. *Shigah*, yaitu *ijab* dan *qabul*.¹⁹

Sedangkan syarat *musyarakah* adalah

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

Para ulama menyepakati hal ini. Beberapa ulama memberi kemungkinan bila modal berwujud aset perdagangan, seperti barang-barang, properti, perlengkapan, dan sebagainya. Bahkan dalam bentuk hak yang tidak terlihat seperti lisensi, hak paten, dan sebagainya. Bila itu ditakutkan, menurut kalangan ulama, seluruh modal tersebut harus dinilai lebih dahulu secara tunai dan disepakati oleh mitranya.²⁰

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

¹⁸ Ismail. 2013. *Perbankan Syariah*, (Jakarta: Kencana), hlm. 176.

¹⁹ Ascarya. 2008. *Akad dan Produk Bank Syariah*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada), hlm. 25.

²⁰ Ismail Nawawi. 2012. *Fiqh Muamalah Klasik dan Kontemporer*, (Bogor: Ghalia Indonesia), hlm. 143.

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* go-jek tidak memenuhi rukun dan syarat *musyarakah*. Perusahaan go-jek 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 go-jek untuk keperluan seperti untuk mengetahui identitas *driver* untuk dimunculkan di aplikasi saat menjemput penumpang.

Jadi kerjasama yang dilakukan antara perusahaan dengan *driver* go-jek tidak sesuai dengan kerjasama *mudharabah* dan *musyarakah*. Akad yang sesuai dengan sistem bagi hasil yang dilakukan oleh perusahaan dengan *driver* go-jek yaitu akad *ijarah ad-dzimah*, *ijarah ad-dzimah* yaitu akad yang menukarkan sesuatu dengan adanya imbalan atau upah mengupah yang menjadikan jasa dari tenaga seseorang sebagai objek transaksi.²¹ Sesuai dengan firman Allah SWT QS. Al-Thalaq ayat 6 :

أَسْكِنُوهُنَّ مِمَّنْ حَيْثُ سَكَنْتُمْ مِّنْ وَّجَدِكُمْ وَلَا تَضَارُوهُنَّ لِيُضَيِّقُوا عَلَيْهِنَّ وَإِن كُنَّ أُولَاتٍ حَمَلٍ فَأَنْفِقُوا عَلَيْهِنَّ حَتَّىٰ يَضَعْنَ حَمْلَهُنَّ فَإِن أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَآتُوهُنَّ أُجُورَهُنَّ وَأَتَمِّرُوا بَيْنَكُم بِمَعْرُوفٍ وَإِن تَعَاَسَرْتُمْ فاستَرْضِعْ لَهُنَّ أُخْرَىٰ ﴿٦﴾

Tempatkanlah mereka (para isteri) di mana kamu bertempat tinggal menurut kemampuanmu dan janganlah kamu menyusahkan mereka untuk menyempitkan (hati) mereka. dan jika mereka (isteri-isteri yang sudah ditalaq) itu sedang hamil, Maka berikanlah kepada mereka nafkahnya hingga mereka bersalin, kemudian jika mereka menyusukan (anak-anak)mu untukmu Maka berikanlah kepada mereka upahnya, dan musyawarahkanlah di antara kamu (segala sesuatu) dengan baik; dan jika kamu menemui kesulitan Maka perempuan lain boleh menyusukan (anak itu) untuknya.

²¹ Abdul Rahman, Gazali. 2010. *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Prenadamedia Group), hlm. 277.

Ayat di atas menjelaskan bahwa setelah menyewa jasa orang lain maka akan ada pemberian ganti atau upah terhadap jasa tersebut dan terdapat keterkaitan dengan usaha yang dijalankan oleh perusahaan go-jek yang merupakan perusahaan bergerak dibidang jasa berbasis teknologi yang menyediakan jasa aplikasi kepada *driver* yang dimanfaatkan sebagai media penghubung antara *driver* dengan penumpang. Pihak *driver* tersebut bisa dikatakan menyewa jasa perusahaan untuk mencarikan penumpang karena dalam usaha ojek *online*, *driver* tidak mencari penumpang seperti ojek biasanya namun perusahaan yang mencarikan penumpang, jasa tersebutlah yang disewa oleh *driver*. Perusahaan berhak mendapat upah dari sewa jasa tersebut yaitu dengan persentase 20% yang sudah ditentukan sebelumnya oleh perusahaan.

Dikarenakan pekerjaan yang dilakukan *driver* menjemput dan mengantar penumpang lebih mengeluarkan banyak tenaga dan tentunya lebih berisiko di lapangan, sehingga proporsi bagi hasil antara perusahaan dengan *driver*, yaitu 20% untuk perusahaan dan 80% untuk *driver* sudah sesuai karena berdasarkan pemaparan di atas antara *driver* dengan pengelola sudah bisa dipersamakan dengan akad *ijarah* atau upah atas jasa yang telah diberikan oleh perusahaan, hanya saja kedua belah pihak menyebutnya sebagai sistem bagi hasil. Pemberian upah kepada perusahaan lebih didasarkan pada pendapatan per harinya ketika *driver* memperoleh penumpang di lapangan.

PENUTUP

Setelah penulis mengadakan penelitian mengenai pelaksanaan kerjasamal antara perusahaan dengan *driver* berbasis online, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

- A. Go-jek online merupakan perusahaan yang menyediakan jasa aplikasi online. *Driver* melakukan kerjasama dengan perusahaan. Perusahaan sebagai penyedia jasa aplikasi memperoleh jasa sebesar 20% dari setiap orderan. Sedangkan *driver* memperoleh penghasilan sebesar 80% dari

setiap orderan. *Driver* menanggung biaya dan resiko yang terjadi dari usahanya.

- B. Menurut fikih ekonomi tentang kerjasama yang dilakukan antara *driver* dengan pengelola termasuk kepada akad *ijarah ad-Dzimah* yaitu akad yang menyewakan jasa kepada pihak *driver* untuk mendapatkan penumpang. Kerjasama ini tidak dapat dikategorikan sebagai *mudharabah* atau *syirkah*, karena tidak terpenuhinya rukun dan syarat keduanya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ascarya. 2008. *Akad dan Produk Bank Syariah*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Gazali, Abdul Rahman. 2010. *Fiqh Muamalat*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Ismail. 2013. *Perbankan Syariah*. Jakarta: Kencana.
- Khumaidi Ja'far. 2014. *Hukum Perdata Islam Di Indonesia*. Lampung: Permatanet.
- Mardani, 2012. *Fiqh Ekonomi Syariah*. Jakarta: kencana
- Nawawi, Ismail. 2012. *Fiqh Muamalah Klasik dan Kontemporer*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Popon Srisusilawati, Nanik Eprianti. 2017. Penerapan Prinsip Keadilan Dalam Akad Mudharabah Di Lembaga Keuangan Syariah. *Jurnal Law and Justice* Vol. 2 No. 1
- Remy Sjahdeini, Sutan. 2014. *Perbankan Syariah*. Jakarta: kencana.
- Rina Destiana. 2016. *Analisis Dana Pihak Ketiga dan Resiko Terhadap Pembiayaan Mudharabah dan Musyarakah Pada Bank Syariah di Indonesia*. *JURNAL LOGIKA*. Vol XVII, No.2.
- Wawancara / Informan:
(Akbar),..... (*Driver*),19 Mei 2019
(Raka),..... (*Driver*), 22 Mei 2019
(Raska),..... (*Driver*), 22 Mei 2019
(Riki),..... (*Driver*),19 Mei 2019
(Yogi),..... (*Driver*), 22 Mei 2019