

**DAMPAK KEBERADAAN BISNIS TRANSPORTASI *ONLINE* (*GRAB*)
TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT
DI KOTA BENGKULU PERSPEKTIF BISNIS SYARIAH**



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi (S.E.)

OLEH:

RINOVSA NINANTA
NIM 1611130205

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
JURUSAN EKONOMI ISLAM
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) BENGKULU
BENGKULU, 2021 M/ 1442 H**

PERSETUJUAN PEMBIMBING


Skripsi yang ditulis oleh Rinovsa Ninanta, NIM. 1611130205 dengan judul "Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi Online ((Grab)) Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Kota Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah". Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam telah diperiksa dan diperbaiki sesuai dengan saran pembimbing I dan Pembimbing II. Oleh karena itu, skripsi ini disetujui dan layak untuk diujikan dalam sidang *munaqasyah* skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu.

Bengkulu, 17 Juni 2021 M
Dzulqaidah 1442 H

Pembimbing I

Pembimbing II


Drs. M. Syakroni, M. Ag.
NIP. 195707061987031003


Amimat Oktarina, ME
NIP. 199210212018012001



FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI BENGKULU 2021
KEMENTERIAN AGAMA RI
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI BENGKULU
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat: Jln. Raden Patah Pagar Dewa Telp. (0736) 51276,51771/Fax: (0736) 51771-Bengkulu

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul **"Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi Online (Grab) Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Kota Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah"** oleh **Rinovsa Ninanta, NIM 1611130205**, Program Studi Ekonomi Syariah, Jurusan Ekonomi Islam, telah diuji dan dipertahankan di depan Tim Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Bengkulu (IAIN) Bengkulu pada:

Hari: **Jum'at**
Tanggal: **30 Juli 2021 M/20 Dzulhijjah 1442 H**

Dinyatakan **LULUS**. Telah diperbaiki, dapat diterima, dan disahkan sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana dalam bidang Ekonomi Syariah dan diberi gelar Sarjana Ekonomi (S.E).

Bengkulu, **25 Agustus 2021 M**
16 Muharam 1443 H

Tim Sidang Munaqasyah
Ketua: **Sekretaris**

Eka Sri Wahyuni, MM
NIP. 197705092008012014
Penguji I
Khairiah Elwardah, M.Ag
NIP. 19780807200512008
Penguji II

Eka Sri Wahyuni, MM
NIP. 197705092008012014
Mengetahui,
Pft. Dekan
Dr. Anaini, MA
NIP. 19730412199803200



SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan:

1. Skripsi yang berjudul “Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Perubahan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Di Kota Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah,” adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar Akademik, baik di IAIN Bengkulu maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Skripsi ini murni gagasan, pemikiran dan rumusan saya sendiri tanpa bantuan yang tidak sah dari pihak lain kecuali arahan dari tim pembimbing.
3. Di dalam skripsi ini tidak terdapat hasil karya atau pendapat yang telah ditulis ataupun dipublikasikan orang lain, kecuali kutipan secara tertulis dengan jelas dan di cantumkan sebagai acuan di dalam naskah saya dengan disebutkan nama pengarangnya dan dicantumkan pada daftar pustaka.
4. Pernyataan ini Saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran pernyataan ini, Saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar sarjana, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma dan ketentuan yang berlaku.

Bengkulu, 16 Februari 2021 M
Jumadil Akhir 1442 H

Mahasiswa yang menyatakan



Rinovsa Ninanta
NIM 1611130205

MOTTO

Jika kamu berbuat baik (berarti) kamu berbuat baik untuk dirimu sendiri. Dan jika kamu berbuat jahat, maka (kerugian kejahatan) itu untuk dirimu sendiri.

(Q.S. Al-Isra': 7).

*The biggest risk is not taking any risk.
The only strategy that is guaranteed to fail is not taking risks*





(Mark Zuckerberg)

Jangan mati-matian mengejar sesuatu yang tidak dibawa mati.

(Rinovsa Ninanta)

Persembahan

Skripsi ini kupersembahkan kepada:

-  *Ibu dan Ayah tercinta yang telah memberikan motivasi serta do'a untukku*
-  *Saudari-saudariku tercinta dan tersayang yang selalu membuat hari-hariku menjadi berwarna dan penuh canda tawa.*
-  *Sahabat dan Teman-teman seperjuangan*
-  *Almamater yang telah menempahku.*

ABSTRAK

Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Perubahan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Di Kota Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah
Oleh Rinovsa Ninanta, NIM 1611130205.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana dampak keberadaan bisnis transportasi *online (Grab)* terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Bengkulu dalam perspektif bisnis syariah. Untuk mengungkap persoalan tersebut secara mendalam dan menyeluruh, Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi wawancara dan dokumentasi, untuk memperoleh data yang diperlukan, teknik analisis data menggunakan model Miles dan Huberman yaitu data direduksi, selanjutnya data yang telah direduksi disajikan sehingga dapat ditarik kesimpulan, agar dapat menjawab rumusan masalah. Dari hasil penelitian ini ditemukan bahwa keberadaan bisnis Transportasi *Online Grab* di Kota Bengkulu memiliki dampak positif dan negatif terhadap perubahan sosial dan ekonomi Masyarakat, terdapat perubahan sosial dan ekonomi pada *driver Grab*, perubahan sosial yang positif yaitu *driver Grab* solidaritasnya menjadi kuat antar sesama *driver*, sedangkan perubahan negatifnya *driver* mudah kesal jika mendapatkan pesanan fiktif, Perubahan ekonomi pada *driver Grab* yaitu mereka memperoleh tambahan pendapatan setelah menjadi mitra *Grab*. Terdapat perubahan sosial dan ekonomi pada konsumen *Grab* mereka menjadi malas menggunakan kendaraan dan perubahan ekonomi pada konsumen mereka menjadi berperilaku konsumtif dan cenderung boros. Terdapat perubahan sosial dan ekonomi pada pengemudi transportasi konvensional khususnya pada tukang ojek pangkalan, dan sopir angkutan kota. Perubahan sosialnya mereka menjadi suka mengeluh, mudah marah karena pendapatan mereka berkurang, akan tetapi membuat mereka akhirnya bersemangat untuk menjemput penumpang daripada sebelumnya yang bermalas-malasan menunggu penumpang. Perubahan ekonominya pendapatan mereka berkurang hingga lebih dari 50% dikarenakan konsumen beralih menggunakan layanan *Grab*. Dalam perspektif bisnis syariah pada bisnis transportasi online *Grab*, perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah memenuhi dan menjalankan konsep bisnis syariah yang terdiri dari prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan bisnis syariah.

Kata kunci: Transportasi, Grab, Sosial Ekonomi, Bisnis Syariah

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas segala nikmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Perubahan Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Di Kota Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah", Shalawat dan salam untuk Nabi besar Muhammad SAW, yang telah berjuang untuk menyampaikan ajaran Islam sehingga umat Islam mendapatkan petunjuk ke jalan yang lurus baik di dunia maupun akhirat.

Penyusunan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat guna untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E) pada Program Studi Ekonomi Syari'ah Jurusan Ekonomi Islam pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu. Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis mendapat bantuan dari berbagai pihak. Dengan demikian penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Sirajuddin M, M.Ag, M.H, selaku Rektor IAIN Bengkulu
2. Dr. Asnaini, MA, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu
3. Desi Isnaini, MA, Ketua Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu
4. Amimah Oktarina, M.E dan Drs. M. Syakroni, M.Ag, selaku Pembimbing, yang telah memberikan bimbingan, motivasi, semangat, dan arahan dengan penuh kesabaran.
5. Kedua orang tuaku yang selalu mendo'akan kesuksesan penulis.
6. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Bengkulu yang telah mengajar dan membimbing serta memberikan berbagai ilmunya dengan penuh keikhlasan.
7. Staf dan karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu yang telah memberikan pelayanan dengan baik dalam hal administrasi.

8. Semua pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari akan banyak kelemahan dan kekurangan dari berbagai sisi. Oleh Karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini ke depan.

Bengkulu, Februari 2020 M
Jumadil Akhir 1442 H

Rinovsa Ninanta
NIM 1611130205

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Kegunaan Penelitian.....	8
E. Penelitian Terdahulu	9
F. Metode Penelitian.....	15
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	15
2. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	16
3. Subjek/Informan Penelitian	17
4. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	19
5. Teknik Analisis Data	21
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Pengertian Dampak	24
1. Pengertian Dampak Positif.....	24
2. Pengertian Dampak Negatif	24
B. Pengertian Bisnis.....	25
C. Definisi Transportasi	27
D. Konsep Jasa Angkutan	33
E. Definisi Perubahan Sosial	39
F. Faktor Penyebab Perubahan Sosial	41
1. Teknologi.....	42
2. Konflik Sosial.....	43
G. Pengertian Masyarakat	44
H. Konsep Bisnis Syariah	47
1. Prinsip Dasar Bisnis Syariah	49
2. Etika Bisnis Syariah	53
3. Tujuan Bisnis Syariah.....	56
BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN	
A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	59

1. Profil Dinas Perhubungan Kota Bengkulu	59
2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu.....	62
3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu	62
4. Sejarah Singkat PT. <i>Grab</i> Indonesia	64
5. Visi dan Misi PT. <i>Grab</i> Indonesia.....	65
6. Logo PT. <i>Grab</i>	65

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Studi Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi <i>Online Grab</i> Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Di Kota Bengkulu	66
1. Perubahan Sosial dan Ekonomi Pada Pengemudi/ <i>Driver Grab</i> ..	66
2. Perubahan Sosial dan Ekonomi Pada Konsumen <i>Grab</i>	72
3. Perubahan Sosial dan Ekonomi Pada Pengemudi Transportasi Konvensional.....	79
B. Perspektif Bisnis Syariah Tentang Keberadaan Bisnis Transportasi <i>Online Grab</i>	91
1. Prinsip Dasar Bisnis Syariah	91
2. Etika Bisnis Syariah	97
3. Tujuan Bisnis Syariah.....	104

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	110
B. Saran-saran.....	111

DAFTAR PUSTAKA	112
-----------------------------	-----

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 : Daftar Angkutan Umum Kota Bengkulu

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 : Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu

Gambar 3.2 : Logo PT. *Grab*

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Bukti Menghadiri Seminar Proposal

Lampiran 2 : Blanko Pengajuan Judul

Lampiran 3 : Plagiat Judul

Lampiran 4 : Daftar Hadir Seminar Proposal

Lampiran 5 : Catatan Perbaikan Proposal

Lampiran 6 : Halaman Pengesahan

Lampiran 7 : Surat Penunjukan Pembimbing

Lampiran 8 : Pedoman Wawancara

Lampiran 9 : Halaman Pengesahan

Lampiran 10 : Surat Permohonan Penelitian

Lampiran 11 : Bukti Bimbingan Skripsi

Lampiran 12 : Dokumentasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi, sebagai contoh salah satu fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya, dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja, pasar, dan sarana rekreasi, serta menyedaaikan akses ke sarana-sarana kesehatan, pendidikan dan sarana lainnya.¹

Indonesia sebagai negara berkembang, perekonomian akan menjadi salah satu perhatian yang terus ditingkatkan, namun umumnya, masyarakat kita berada di golongan tingkat ekonomi menengah ke bawah, hal ini tentu menjadi sebuah pemicu adanya kesenjangan yang susah untuk di hindari.²

Perubahan yang terjadi dalam masyarakat dapat berupa perubahan sosial dan perubahan ekonomi masyarakat itu sendiri dapat dilihat sebagai sebuah sistem dimana seluruh struktur sosialnya (juga masing-masing elemen) terintegrasi menjadi satu, masing-masing memiliki fungsi yang berbeda-beda tapi saling berkaitan dan menciptakan konsensus dan

¹ C. Jotin Khisty dan B. Kent Lall, *Dasa-dasar Rekayasa Transportasi*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2003), h. 1.

² Elly Setiadi, dkk. *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 144.

keteraturan sosial serta keseluruhan elemen akan saling beradaptasi baik terhadap perubahan internal dan eksternal dari masyarakat.³

Perubahan sosial di dalam masyarakat meliputi lembaga-lembaga kemasyarakatan di dalam masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap dan pola perilaku diantara kelompok-kelompok dalam masyarakat, selain perubahan sosial di dalam masyarakat juga dapat terjadi perubahan pada aspek ekonomi. Perubahan ekonomi menyangkut pada perekonomian masyarakat yang berhubungan dengan sistem mata pencaharian masyarakat setempat. Sistem mata pencaharian masyarakat misalnya pedagang, pegawai negeri, karyawan, wiraswasta, guru dan masih banyak jenis pekerjaan lain yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, memahami tindakan ekonomi sebagai suatu tindakan sosial dapat dirujuk pada konsep tindakan sosial yang diajukan oleh Weber yang mana tindakan ekonomi dapat dipandang sebagai suatu tindakan sosial sejauh tindakan tersebut memperhatikan tingkah laku orang lain.⁴

Permasalahan ekonomi muncul sebagai akibat pertentangan antara keinginan dan kebutuhan manusia yang tidak terbatas dengan sumber daya yang terbatas, dimana pertentangan ini menimbulkan masalah kelangkaan (*scarcity*), untuk memecahkan masalah tersebut dilakukan alokasi terhadap pilihan yang menimbulkan kepuasan (*utility*) tertinggi bagi seorang individu, permasalahan ekonomi terjadi di berbagai sektor baik sektor formal maupun

³ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali Pres, 2009), h. 302

⁴ Damsar dan Indrayani, *Pengantar Sosiologi Ekonomi*, (Jakarta: Kencana Perdana Media Group, 2009), h. 31.

informal, sektor informal yang saat ini sedang mengalami permasalahan yaitu transportasi ojek *online* dengan transportasi angkutan konvensional seperti angkutan kota dan ojek pangkalan.⁵

Beberapa negara yang sedang berkembang, khususnya Indonesia, sektor angkutan konvensional secara perlahan terlihat semakin kurang menarik dan tidak lagi diminati, terutama oleh generasi muda, disisi lain, perkotaan menawarkan begitu banyak kesempatan, baik di sektor formal maupun informal, tambahan lagi, pertumbuhan wilayah di daerah pedalaman lebih lambat dibandingkan dengan di daerah perkotaan, hal ini menyebabkan tersedia lebih banyak lapangan kerja serta upah gaji yang jauh lebih tinggi di daerah perkotaan dibandingkan dengan di daerah pedalaman.⁶

Perkembangan pesat di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi memunculkan inovasi-inovasi baru dibidang industri barang dan/atau jasa. Salah satu inovasi baru di bidang industri jasa adalah pengangkutan umum dengan menggunakan aplikasi internet sebagaimana telah dioperasikan oleh perusahaan transportasi *online*, salah satunya *Grab*. Mengacu pada website resmi *Grab*, *Grab* merupakan sebuah perusahaan asal Malaysia yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia dan Filipina. *Grab* memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan serta kenyamanan bagi

⁵ Damsar dan Indrayani, *Pengantar...*, h. 32

⁶ Tamin, Ofyar Z, *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi* (Bandung: ITB, 2000), h.1-2.

pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara, di Indonesia, *Grab* melayani pemesanan kendaraan seperti *GrabCar*, *GrabShare*, *GrabBike*, *GrabTaxi*, *GrabHitc*, *GrabFood* dan *GrabExpress*.⁷

Akan tetapi dalam proses perkembangan jasa transportasi online dengan berbagai layanan yang telah diberikan baik sebagai pengguna atau penumpang jasa ataupun sebagai pengemudi ojek, menyebabkan fenomena terjadinya peralihan penggunaan jasa angkutan konvensional ke jasa angkutan online. Sehingga terkadang memicu terjadinya kesenjangan ekonomi atau perselisihan di antara pengemudi angkutan kota, dan ojek pangkalan dengan pengemudi transportasi *online* (*Grab*) dan juga sering terjadi aksi penolakan dan demonstrasi yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan kota dan ojek pangkalan dan bahkan yang lebih parah lagi terkadang terjadi aksi penghadangan terhadap pengemudi transportasi *online* yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota seperti yang dirilis dalam berita *online* yang menyebutkan tentang kisruh antara pengemudi ojek *online* dengan sopir angkot di Kota Bengkulu.

Mulai dari ketegangan yang terjadi antara sopir angkutan kota (angkot) dengan sopir *GrabCar* yang terjadi di Kota Bengkulu, sopir angkot mogok tidak mengangkut penumpang dan menggelar aksi *sweeping driver Grab* pada tanggal 10 Agustus 2018. Di beberapa titik jalan, sopir angkot menghentikan sopir *GrabCar* saat mengemudi, seperti di Simpang 5 Kota

⁷ Wikipedia, *Sejarah Grab*, dikutip dari [https://id.m.wikipedia.org/wiki/Grab_\(aplikasi\)](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Grab_(aplikasi)), pada hari Rabu tanggal 8 Januari 2020 pukul 19.55 WIB.

Bengkulu serta di depan Bencoolen Mall. Penumpang yang di angkut juga untuk turun dari mobil *Grab*. Aksi mogok mengangkut penumpang dan *sweeping* itu, dipicu oleh banyaknya *Grab* di Kota Bengkulu. sopir angkot menilai, banyaknya *Grab* membuat penghasilan mereka menurun, tidak hanya *GrabCar*, *GrabBike* juga diminta untuk tidak beroperasi terlebih dahulu.⁸

Ratusan sopir angkot lima warna di Kota Bengkulu, menggelar aksi mogok untuk ketiga kalinya pada Rabu (5/9/2018), aksi mogok para sopir angkot ini menuntut pemerintah segera menutup aplikasi angkutan *online Grab*, aksi mogok ini dilakukan di halaman Kantor Gubernur Bengkulu, ratusan sopir angkot itu berasal dari angkot merah, putih, kuning, hijau dan biru, menurut mereka sejak ada *Grab* pendapatan mereka menurun hingga 50%, mereka meminta *Grab* ditutup karena tidak berizin dan tidak bayar pajak ke negara, berbeda dengan angkot yang bayar pajak, sementara itu ketegangan terus terjadi antara pengemudi *GrabCar* dengan sopir angkot, beberapa kali perkelahian terjadi namun dapat diselesaikan oleh Polisi.⁹

Ada beberapa alasan penyebab terjadi perselisihan tersebut, yang pertama adalah para pengemudi angkutan kota dan ojek pangkalan menganggap bahwa para pengemudi ojek *online* mengambil hak jasa

⁸ Azhar, Rajman, *Ratusan Angkot di Kota Bengkulu Mogo*. dikutip dari <http://bengkuluekspress.com/ratusan-angkot-di-kota-bengkulu-mogok>, pada hari Rabu tanggal 8 Januari 2020 pukul 22.10 WIB.

⁹ Firmansyah, *Ratusan Sopir Angkot Bengkulu Demo Tuntut Grab Berhenti Beroperasi*, dikutip dari <https://www.google.co.id/amp/s/amp.kompas.com/regional/read/2018/08/29/09000001/ratusan-sopir-angkot-bengkulu-demo-tuntut-grab-berhenti-beroperasi>, pada hari Rabu tanggal 8 Januari 2020 pukul 01.29 WIB.

angkutan mereka dalam mencari atau menunggu penumpang yang kemudian menyebabkan jasa angkutan konvensional mengalami penurunan omset pendapatan yang dikarenakan oleh berkurangnya pengguna angkutan kota dan ojek pangkalan yang telah beralih ke jasa transportasi *online Grab*.

Alasan kedua adalah pengemudi angkutan kota dan ojek pangkalan memperlakukan cara penjemputan penumpang yang dilakukan *driver* ojek online, pengemudi angkutan kota dan ojek pangkalan yang merasa dirugikan dengan adanya ojek *online* yang sering mengambil penumpang di wilayah tempat pangkalan angkot dan ojek pangkalan.

Alasan ketiga adalah jasa transportasi *online Grab* dinilai telah memasang tarif yang dianggap jauh lebih murah daripada ojek pangkalan. Sehingga dapat mempengaruhi omset pendapatan ojek pangkalan. Para pengemudi ojek pangkalan menilai angkutan berbasis aplikasi *online* telah memonopoli harga. Oleh karena itu, penumpang lebih memilih menggunakan jasa angkutan ojek online dibandingkan jasa angkutan ojek pangkalan karena harga atau jasa angkutannya lebih murah dibandingkan dengan jasa angkutan ojek pangkalan.

Oleh sebab itu, setiap kegiatan bisnis yang dilakukan, diharapkan pelaku bisnis harus memahami dan melihat perkembangan zaman yaitu termasuk perkembangan teknologi dan juga setiap pelaku bisnis khususnya pebisnis Muslim harus memahami konsep bisnis syariah yang terdiri dari prinsip dasar halal dan baik, tujuan bisnis syariah, praktik yang terlarang

dalam bisnis syariah, dan etika bisnis syariah, sehingga tidak terjadi perselisihan di antara pelaku bisnis ataupun di antara pengemudi angkutan.

Keberadaan bisnis transportasi *online* di Bengkulu menjadi suatu realita sosial ekonomi yang perlu diperhatikan demi kesejahteraan para pengemudi jasa angkutan kota dan ojek pangkalan, maka dari itu perlunya regulasi dari Pemerintah Kota Bengkulu untuk mengatur keduanya agar tidak merugikan salah satu pihak baik angkutan *online* maupun angkutan umum lainnya, Oleh karena itu peran nyata dari Pemerintah sangat dibutuhkan dalam menangani masalah bisnis transportasi tersebut.

Dari latar belakang di atas dan berbagai fenomena sosial yang terjadi membuat peneliti tertarik untuk mengungkap permasalahan tersebut sebagai fokus penelitian dengan judul **“Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Kota Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana dampak keberadaan bisnis transportasi *online Grab* terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Bengkulu?
2. Bagaimana perspektif bisnis syariah tentang keberadaan bisnis transportasi *online Grab*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan yang ingin di capai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mendeskripsikan bagaimana dampak keberadaan bisnis transportasi *online Grab* terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Bengkulu.
2. Untuk mendeskripsikan perspektif bisnis syariah tentang keberadaan bisnis transportasi *online Grab*.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang di harapkan dalam penelitian ini yaitu:

1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu sosiologi agama yaitu dengan memberi gambaran tentang persaingan yang sering mengakibatkan perbuatan-perbuatan yang melanggar etika dan norma di masyarakat atau nilai agama dalam persaingan bisnis khususnya dalam bisnis transportasi.

2. Kegunaan Praktis

Diharapkan melalui hasil penelitian ini dapat digunakan, sebagai referensi dan pengetahuan baru bagi penulis maupun pembaca dan bagi masyarakat pada umumnya, khususnya dalam media transportasi di Kota Bengkulu berkaitan dengan persaingan bisnis transportasi angkutan umum sampai kepada dampak yang ditimbulkan dan juga sebagai bahan masukan untuk Pemerintah Kota Bengkulu untuk membuat kebijakan.

E. Penelitian Terdahulu

Dalam Penelitian ini peneliti mencoba melakukan penelusuran terhadap penelitian-penelitian yang terkait atau serupa dengan penelitian yang akan penulis kaji yaitu:

Pertama, Skripsi Afifudin Zuhdi, judul “Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek *Online* Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan di Purwokerto)” Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Purwokerto, 2018.

Tujuan Penelitian ini adalah 1) Untuk mengetahui bagaimana eksistensi ojek pangkalan di tengah adanya ojek *online* perspektif sosiologi ekonomi di Purwokerto. 2) Untuk mengetahui dampak sosial ekonomi adanya ojek *online* terhadap ojek pangkalan perspektif sosiologi ekonomi Islam di Purwokerto.

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*), menggunakan metode analisis deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian dilaksanakan di ojek pangkalan Purwokerto. Teori yang digunakan adalah pilihan rasionalitas milik James Coleman.

Hasil penelitian menunjukkan ojek pangkalan dalam bertahan di tengah adanya Go-Jek atau ojek *online* memiliki tujuan atau preferensi nilai. Diantaranya nilai ekonomi yaitu: pendapatan menjadi ojek pangkalan lebih pasti dari pada ojek *online*. Nilai solidaritas yaitu gotong royong dan saling

membantu, nilai tradisi yaitu tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek, dengan adanya Go-Jek atau ojek *online* di Purwokerto berdampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek pangkalan dan rusaknya tatanan sosial yang terjadi dimasyarakat.¹⁰

Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang dilakukan oleh Afifudin Zuhdi, terletak pada permasalahan yang di teliti yaitu sama-sama meneliti tentang pengaruh hadirnya transportasi *online*, sedangkan perbedaan yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang dilakukan oleh Afifudin Zuhdi, terletak pada rumusan masalah, Peneliti menitik beratkan pada dampak keberadaan bisnis transportasi *online* (*Grab*) terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Bengkulu perspektif bisnis syariah, sedangkan Afifudin Zuhdi meneliti berdasarkan perspektif sosiologi ekonomi islam.

Kedua, Skripsi Aditiya Maska Nugraha yang berjudul “Dampak Kehadiran Taksi *Online GrabCar* Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Brid Di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)”, masalah yang dibahas adalah dampak kehadiran Taksi *Online GrabCar* terhadap pendapatan Taksi Konvensional *Blue Brid*.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis. Penelitian ini dilaksanakan

¹⁰ Afifudin Zuhdi, “*Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan di Purwokerto)*”, (Purwokerto: Skripsi Sarjana, Jurusan Ekonomi Syariah), 2018, h. vi

di pangkalan taksi Blue Brid di Plaza Medan Petisah Kota Medan. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 20 sampel dengan menggunakan metode penarikan sampel purposive sampling. Teknik pengumpulan data melalui, kuesioner, observasi, dan wawancara. Data yang didapat ditabulisasikan kedalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik Uji t.¹¹

Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang dilakukan oleh Aditiya Maska Nugraha, terletak pada permasalahan yang diteliti yaitu sama-sama meneliti tentang dampak keberadaan transportasi *online*, sedangkan perbedaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang dilakukan oleh Aditiya Maska Nugraha, terletak pada rumusan masalah penelitian dan metode yang digunakan.

Peneliti menitik beratkan pada dampak keberadaan bisnis transportasi *online* (*Grab*) terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Bengkulu perspektif bisnis syariah, kemudian peneliti menggunakan metode penelitian pendekatan kualitatif dengan analisis deskriptif, sedangkan Aditiya Maska Nugraha menggunakan metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif

Ketiga, Skripsi Widia Kartika “Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (*Grab*) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum di Kota Bengkulu”. Jurusan Ekonomi Islam Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu. Tujuan

¹¹ Aditiya Maska Nugraha, “*Dampak Kehadiran Taksi Online GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Brid Di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)*”, Medan: Skripsi Sarjana, Sosial, 2018), h. ii

penelitian ini yaitu (1) untuk mengetahui pengaruh kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu (2) untuk mengetahui besar pengaruh kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu. Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif jenis penelitian *asosiatif* dengan teknik pengumpulan data primer berupa kuesioner, dengan metode pengambilan data menggunakan kuesioner. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, kuesioner, dan wawancara.¹²

Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian yang dilakukan Widia Kartika terletak pada permasalahan yang diteliti yaitu sama-sama meneliti tentang pengaruh atau dampak keberadaan transportasi *online*, sedangkan perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Widia Kartika dengan penelitian yang dilakukan Peneliti terletak pada rumusan masalah dan metode penelitian yang digunakan.

Peneliti menitikberatkan pada dampak keberadaan bisnis transportasi *online* (*Grab*) terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat di Kota Bengkulu perspektif bisnis syariah, kemudian peneliti menggunakan metode penelitian pendekatan kualitatif dengan analisis deskriptif, sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Widia kartika menitikberatkan pada pengaruh keberadaan transportasi online terhadap pendapatan angkutan umum dan menggunakan pendekatan kuantitatif, dan jenis penelitian *asosiatif* dengan

¹² Widia Kartika “*Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum di Kota Bengkulu*”. (Bengkulu: Skripsi Sarjana Ekonomi Islam, 2019), h. vii

teknik pengumpulan data primer berupa kuesioner, dengan metode pengambilan data menggunakan kuesioner teknik pengumpulan data menggunakan observasi, kuesioner, dan wawancara.

Keempat, Jurnal Nasional Ahsani Amalia Anwar “*Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*”. Artikel ini difokuskan pada keberadaan dan konflik antara dua moda transportasi di Kota Makassar. Keberadaan transportasi berbasis *online* telah menyebabkan konflik antara keduanya.

Di satu sisi, transportasi berbasis online di anggap memfasilitasi pengemudi dan penumpang mereka. Di sisi lain, transportasi *online* mendapat kecaman dari pengemudi transportasi konvensional, konflik antara keduanya umumnya didasarkan pada izin operasi, warna plat kendaraan yang secara signifikan berdampak pada pembayaran pajak, basis perekrutan penumpang, dan tarif transportasi *online* yang kompetitif. Tingkat ini telah menjadi salah satu keuntungan dari transportasi *online* serta salah satu sumber konflik antara transportasi konvensional dan *online*.¹³

Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan Jurnal Nasional Ahsani Amalia Anwar terletak pada permasalahan yang diteliti yaitu sama-sama meneliti tentang pengaruh keberadaan transportasi *online* terhadap transportasi angkutan umum lainnya, sedangkan perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Ahsani Amalia Anwar dengan penelitian yang dilakukan

¹³ Ahsani Amalia Anwar, “Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar”, *Jurnal Etnografi Indonesia*, 2 (Desember 2017).

Peneliti yaitu artikel ini difokuskan pada keberadaan dan konflik antara dua moda transportasi sedangkan Peneliti menitik beratkan pada Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Kota Bengkulu.

Kelima, Jurnal Internasional Nandi "The Influence of Online Transportation Application to the Society (Case Study on Using Grab and Go-Jek in Bandung, Indonesia)". Departemen of Geography Education, Universitas Pendidikan Indonesia, Bandung, Indonesia, The Development of Information Infrastructure development. The using of online transportation application was necessity on urban community. This reasearch aimed at analyses the influence of the online transportation to the mobility and economic of society, particulary in urban communities such as Bandung, Indonesia which were using Grab and Go-Jek as online transportation application.

The Research Focus on the existing of Grab and Go-Jek as the most popular alternative online transportation application for the society compared to the other application, how they affect to the community especialy for mobility and economic, and analyses what are the shortcomings of Grab and Go-Jek that need to be addressed and developed. The Method used descriptive and analyzed by using survey and questionnaire, which was distributed directly to the public. Based on the result, Grab and Go-Jek was the most popular online transportation used by the people of Bandung. The response of the community with the Grab and Go-Jek was quite good because

*of the cheap of price, the mobility and economics of society was also increased, people move more often and economic cycle level tend to increase significantly.*¹⁴

Persamaan penelitian yang dilakukan peneliti dengan Jurnal Internasional Nandi terletak pada objek kajian yang diteliti yaitu sama-sama meneliti tentang keberadaan transportasi *online*. Perbedaannya terletak pada rumusan masalah yang diteliti, pada jurnal Internasional Nandi membahas pengaruh antara dua moda transportasi *online* yang paling populer di yaitu antara *Grab* dan *Gojek* dan pengaruhnya terhadap masyarakat, sedangkan penelitian yang Peneliti lakukan membahas tentang dampak transportasi *online* terhadap perubahan sosial dan ekonomi masyarakat.

F. Metode Penelitian

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis Penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk mencari makna, pemahaman dan pengertian tentang fenomena, kejadian maupun kehidupan manusia dengan terlibat langsung ataupun secara tidak langsung dengan masalah yang diteliti atau dengan mencoba berinteraksi dengan

¹⁴ Nandi “*The Influence of Online Transportation Application to the Society (Case Study on Using Grab and Go-Jek in Bandung, Indonesia)*”, *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 286 (Juni 2019)

orang-orang dalam situasi atau fenomena tersebut. Penelitian ini juga termasuk dalam jenis penelitian lapangan.¹⁵

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan fenomenologi dan pendekatan normatif dengan menggunakan metode penelitian deskriptif analisis yaitu dengan mencari arti dari pengalaman dalam kehidupan ataupun sebuah masalah yang dihadapi, dalam hal ini, peneliti menghimpun data berkenaan dengan konsep, fenomena atau peristiwa, pendapat, pendirian sikap, penilaian dan pemberian makna terhadap situasi tertentu atau pengalaman dalam kehidupan, sehingga, data yang didapatkan di lapangan yang berkaitan dengan dampak keberadaan bisnis transportasi *online* kemudian dideskripsikan, diinterpretasikan, dianalisis dan kemudian menarik kesimpulan berkaitan dengan masalah penelitian.

Adapun pendekatan normatif yaitu dengan memberikan tinjauan tentang implementasi atau aktivitas bisnis transportasi *online Grab* dan juga hal-hal yang berkaitan dengan fenomena atau peristiwa implementasi atau aktivitasnya dalam perspektif bisnis syariah.

2. Waktu dan Lokasi Penelitian

a. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan terhitung dari bulan Desember 2020 s/d Februari 2021.

¹⁵ A Musri Yusuf, *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan Penelitian Gabungan*. (Jakarta: Fajar Interpratama Mandiri, 2014), h. 328

b. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di antaranya yaitu di *basecamp* salah satu komunitas Pengemudi Transportasi *online Grab* yaitu Saudara Satu Aspal (SASPAL), bertempat di jalan Jati tepatnya di depan Geprek Bensu, alasan peneliti melakukan penelitian disini karena SASPAL merupakan salah satu komunitas pengemudi *Grab* yang sangat erat persaudaraan dan solidaritas sesama anggotanya.

Selanjutnya yaitu di Terminal Pasar Panorama Kota Bengkulu, alasan Peneliti melakukan penelitian disini, karena banyak Terdapat Pangkalan Ojek dan sopir Angkutan Kota yg berkumpul dan berhenti beroperasi sambil menunggu calon penumpang di daerah tersebut, dan terakhir masyarakat selaku pengguna layanan transportasi angkutan umum baik *online* maupun konvensional, disini peneliti mencari informan di kalangan mahasiswa dan masyarakat umum yg tidak memiliki kendaraan pribadi khususnya dan yang sering menggunakan layanan transportasi umum baik *online* maupun konvensional sebagai sumber informasi mengenai masalah yang akan diteliti.

3. Subjek/Informan Penelitian

Informan penelitian merupakan subyek yang memberikan informasi tentang fenomena-fenomena dan situasi sosial yang berlangsung di lapangan, pemilihan informan diambil dengan teknik *Purposive Sampling* yaitu informan dipilih berdasarkan pertimbangan tertentu,

berdasarkan pengertian tersebut, kriteria yang menjadi informan penelitian adalah:

- a. Informan harus mengalami langsung dan melihat situasi atau kejadian yang berkaitan dengan penelitian.
- b. Masyarakat selaku pengguna jasa transportasi baik online maupun konvensional
- c. Bersedia untuk diwawancarai dan difoto pada saat wawancara penelitian berlangsung.

Informan dalam penelitian ini yaitu tukang ojek pangkalan, sopir Angkutan Umum lima warna Kota Bengkulu, Masyarakat pengguna jasa transportasi umum baik *online* maupun konvensional, dan pengemudi transportasi *online Grab*, penelitian yang dilakukan secara fokus dan jelas, jadi penelitian di kembangkan dengan instrumen penelitian lebih sederhana, yang dapat mempertajam serta melengkapi data hasil pengamatan.

Berdasarkan hal ini, maka Peneliti melakukan wawancara kepada beberapa masyarakat pengguna jasa transportasi umum baik *online* maupun konvensional, masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi transportasi *online Grab*, dan masyarakat yang berprofesi sebagai tukang ojek pangkalan dan sopir angkutan kota (angkot) yg ada di Kota Bengkulu, sebagai informan yg terdampak dari keberadaan bisnis transportasi *online (Grab)* di Kota Bengkulu.

4. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

a. Sumber Data

Sumber data merupakan subjek penelitian dimana data menempel, sumber data berupa benda bergerak, manusia, tempat dan sebagainya, dalam penelitian ini, sumber data yang digunakan terdiri dari dua jenis sumber data yaitu, data primer dan data sekunder.¹⁶

1. Data primer

Data primer ini merupakan data yang diperoleh melalui serangkaian kegiatan, data primer dari penelitian ini terdiri dari observasi dan wawancara, Peneliti akan melakukan observasi kelapangan dan melakukan wawancara kepada subjek atau informan penelitian, dalam penelitian ini data primernya adalah data yang diperoleh langsung dari masyarakat selaku pengguna jasa angkutan baik *online* maupun konvensional, tukang ojek pangkalan, sopir angkutan kota, dan pengemudi transportasi *online* (*Grab*).

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi pustaka yang bertujuan memperoleh landasan teori yang bersumber dari buku literatur, media masa seperti (berita TV), media *online*/sosial (*website, facebook, instagram, twitter* dan lain-lain) dan media cetak

¹⁶ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rajawali pers, 2004), h. 30

(koran) dan data ini merupakan data pendukung dalam proses penelitian.

b. Teknik pengumpulan data

Metode pengumpulan data adalah teknik yang dipergunakan untuk mengumpulkan jenis-jenis data yang akan diteliti.¹⁷ Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari tiga metode yaitu, observasi, wawancara dan dokumentasi.

1. Observasi

Observasi merupakan suatu teknik untuk mengamati secara langsung terhadap kegiatan-kegiatan yang sedang berlangsung dengan melakukan penelitian lapangan agar dapat menemukan data-data yang diperlukan.¹⁸ Observasi adalah suatu prosedur yang berencana yang meliputi melihat dan mencatat jumlah diantara fasilitas tertentu yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti.¹⁹

2. Wawancara

Wawancara yaitu pengumpulan data dengan bertanya jawab kepada responden, kegiatan ini dilakukan dengan mengadakan wawancara langsung dengan responden, adapun bentuk yang

¹⁷ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2003) h. 112

¹⁸ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R dan D*, (Bandung: Alfabeta, 2011), h. 142

¹⁹ Soekidjo Notoatmodjo, *Metode Penelitian Kesehatan*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2005), h. 93

digunakan ialah wawancara yang telah dipersiapkan terlebih dahulu oleh peneliti yang ditunjukkan kepada informan yang berpengaruh terhadap penelitian ini.

Wawancara yang dilakukan Peneliti menggunakan wawancara terbuka, yaitu wawancara yang dilakukan dengan tidak merahasiakan informasi mengenai narasumbernya dan juga memiliki pertanyaan-pertanyaan yang tidak terbatas atau tidak terikat jawabannya, waktu wawancara disesuaikan dengan kondisi dan situasi Informan pada saat wawancara, selama proses wawancara Peneliti membuat catatan dan perekaman informasi menggunakan media *smartphone* yang bertujuan untuk menuliskan dan merekam informasi dan keadaan atau situasi saat berlangsungnya wawancara.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dalam penelitian ditujukan untuk memperoleh data dokumentasi langsung dari tempat penelitian, Peneliti berusaha mengumpulkan, membaca, dan mempelajari berbagai bentuk data tertulis yang ada di lapangan serta data-data lain yang didapat dari buku, majalah, surat kabar, artikel dan lain-lain.

5. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif bersifat umum-khusus (induktif) dan didasarkan pada fakta-fakta yang ditemukan di lapangan yang kemudian dikonstruksikan menjadi hipotesis atau teori, makna

merupakan data yang sebenarnya yang merupakan suatu nilai dibalik data yang tampak, analisis data menggunakan model Miles dan Huberman yaitu:

a. *Data reduction* (reduksi data)

Reduksi data merupakan bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasi data sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhir dapat diambil, dengan demikian data yang telah di reduksi dapat memberikan gambaran yang jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data, adapun operasionalisasi teknik analisis data ini yaitu dengan cara menelusuri dengan memperlakukan data yang diperoleh ditulis dalam bentuk laporan data terperinci, data hasil mengikhtisarkan dan memilah-milah berdasarkan satuan konsep, tema, dan kategori tertentu dapat memeberikan gambaran yang lebih tajam tentang hasil pengamatan juga mempermudah peneliti untuk mencari kembali data sebelumnya yang diperoleh jika diperlukan.

b. *Display data* (penyajian data)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data, penyajian data adalah suatu kegiatan ketika sekumpulan informasi disusun, bentuk penyajian data kualitatif yaitu teks naratif yang berbetuk catatan lapangan dan model tersebut mencakup berbagai jenis matriks, grafik, jaringan kerja, dan bagan.

c. *Verification* (verifikasi data)

Penarikan kesimpulan dan verifikasi data dapat menjawab rumusan masalah temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya tidak jelas sehingga setelah diteliti menjadi lebih jelas dan *argumentative*, operasionalisasi analisis data dapat dilakukan apabila data yang diperlukan telah lengkap dan data tersebut kemudian diuraikan menjadi bagian-bagian, sehingga susunan tatanan bentuk sesuatu yang diurai itu tampak dengan jelas dan makna dari data tersebut lebih mudah dipelajari.²⁰

²⁰ Emzir, *Analisis Data: Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011), h. 129

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Pengertian Dampak

Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif.

Dampak dibagi kedalam dua pengertian yaitu:

1. Pengertian Dampak Positif

Dampak adalah keinginan untuk membujuk, menyakinkan, mempengaruhi atau memberikan kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Sedangkan positif adalah pasti atau tegas dan nyata dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik dan positif, jadi dapat disimpulkan bahwa pengertian dampak positif adalah keinginan untuk membujuk, menyakinkan, memengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya yang baik.

2. Pengertian Dampak Negatif

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dampak negatif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat negatif. Dampak negatif merupakan keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti

atau mendukung keinginannya yang buruk dan menimbulkan akibat tertentu.²¹

B. Pengertian Bisnis

Bisnis merupakan salah satu aktivitas usaha yang utama dalam menunjang perkembangan ekonomi. Kata “*bisnis*” diambil dari bahasa Inggris “*bussines*”.²²

Pengertian bisnis secara umum dalam ekonomi yaitu bisnis adalah suatu organisasi yang menjual barang atau jasa kepada konsumen atau bisnis lainnya, untuk mendapatkan laba.

Secara histori kata bisnis berasal dari bahasa Inggris *business*, dari kata dasar yang berarti “*sibuk*” dalam konteks individu, komunitas maupun masyarakat. Dalam artian sibuk mengerjakan aktivitas dan pekerjaan yang mendatangkan keuntungan.

Secara etimologi, bisnis berarti keadaan dimana seseorang atau sekelompok orang sibuk melakukan pekerjaan yang menghasilkan keuntungan. Kata “bisnis” sendiri memiliki tiga penggunaan tergantung cakupannya, Penggunaan kata bisnis dapat merujuk pada badan usaha yaitu kesatuan yuridis (hukum), teknis, ekonomis yang bertujuan mencari laba.

²¹ Suharno dan Ana Retnoningsih, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Semarang: Widya Karya, 2006), h. 243

²² Ibrahim Jones dan Sewu Lindawaty, *Hukum Bisnis Dalam Persepsi Manusia Modern*, (Bandung: PT Refika Aditama, 2007), h. 25

Penggunaan yang lebih luas dapat merujuk pada sektor pasar tertentu, misalnya “*bisnis pertelevisian*”. Penggunaan yang paling luas merujuk pada seluruh aktivitas yang dilakukan oleh komunitas penyedia barang dan jasa.²³

Pengertian bisnis menurut para Ahli:

1. Menurut Hughes dan Kapoor, bisnis adalah suatu kegiatan individu yang terorganisasi untuk menghasilkan dan menjual barang dan jasa guna mendapatkan keuntungan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.
2. Menurut Prof.L.R.Dicksee, bisnis adalah suatu bentuk aktivitas yang utamanya bertujuan untuk memperoleh keuntungan bagi yang mengusahakan atau yang berkepentingan dalam terjadinya aktivitas tersebut.²⁴

Menurut pendapat Cristopher Pass, dkk., Bentuk ekonomi dari suatu bisnis terdiri dari:²⁵

1. Bisnis horizontal (*horizontal business*), suatu bisnis yang mengfokuskan diri pada aktivitas tunggal, misalnya produksi roti;
2. Bisnis vertikal (*vertical business*), suatu bisnis yang menggabungkan dua atau lebih aktivitas yang berhubungan secara vertikal, misalnya pembuatan gandum dan roti;
3. Bisnis konglomerat atau bisnis terdiversifikasi (*conglomerate atau diversified business*), suatu bisnis yang menggabungkan sejumlah aktivitas

²³ Hendri Jordan, *Pengertian Bisnis*, dikutip dari <https://m.toplintas.com/pengertian-bisnis-secara-umum/>, pada hari Kamis 3 Juni 2021 Pukul 23.16 WIB

²⁴ Muhammad Prawiro, *Pengertian Bisnis: Konsep Tujuan dan Jenis-jenis Bisnis*, dikutip dari https://www.maxmanroe.com/vid/bisnis/pengertian-bisnis.html#pengertian_bisnis_menurut_para_ahli, pada hari Kamis 3 Juni 2021 Pukul 23.10 WIB

²⁵ A.Kadir, *Hukum Bisnis Syariah Dalam Al-Quran*, (Jakarta: AMZAH, 2013) h. 18-19

produksi yang tidak berhubungan, misalnya produksi pembuatan roti dan jasa keuangan.

C. Definisi Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Defenisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan produk yang dipindahkan ke tempat yang dibutuhkan atau diinginkan.
2. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia.
3. Menurut Morlok (1981), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain.
4. Menurut Steenbrink (1874), mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan definisi transportasi dari Steenbrink (1874), mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang

atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, di antara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis.

Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan, dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.²⁶

Prasarana merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti Jalan Raya, Rel, Air (Sungai, Danau dan Laut), Udara, Terminal Bus, Stasiun Kereta Api, Pelabuhan, Bandar Udara dan sebagainya.

Prasarana transportasi di bagi dua bagian berdasarkan manfaatnya yaitu sebagai jalan dan terminal. Jalan berfungsi sebagai jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah.²⁷

PP. No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (11) menyatakan Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan

²⁶ Djoko Setijowarno dan Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Transportasi*, (Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata, 2003), h. 1

²⁷ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2005), h. 36

memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul atau Terminal jaringan transportasi.

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.

Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi.

Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar provinsi tempat lokasi asalnya. Di samping itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional.

Jangkauan pelayanan transportasi di bagi kedalam dua macam, yaitu:

1. Pelayanan transportasi berdasarkan tataran kewilayahan
 - a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat.
 - b. Transportasi regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal atau berjarak lebih jauh.
 - c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih jauh daripada transportasi regional dan melampaui batas wilayah regional.
 - d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara.
2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi
 - a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.
 - b. Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tapi hanya sejauh di dalam provinsi yang sama.
 - c. Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain, dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda.

d. Transportasi Antar Negara (Lintas Batas) adalah transportasi yang melayani lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas-batas negara dengan lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Sarana transportasi darat ini sering dianggap identik dengan sarana transportasi jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri khusus yang terletak pada luas cakupannya.
2. Transportasi laut/air terdiri atas seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis sarana transportasi air ini secara fisik sama sehingga pembagian bentuk sarannya tidak sebanyak dan serumit transportasi darat.
3. Transportasi udara terdiri atas seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di udara. Klasifikasi modelnya (bentuknya) hanya ada satu bentuknya, yaitu pesawat terbang.²⁸

Transportasi dengan kegiatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat memiliki hubungan yang sangat erat. Ini dikarenakan kebutuhan perjalanan manusia dan barang timbul akibat adanya kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti tuntutan pemenuhan kebutuhan barang-barang (pangan, sandang dan papan) dan juga adanya kebutuhan manusia akan kegiatan sosial

²⁸ Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2012), h. 2

(hubungan berkeluarga dan bermasyarakat), serta kebutuhan nonfisik (menuntut ilmu, melakukan kegiatan keagamaan, berekreasi, mengunjungi kerabat, kegiatan kesehatan misalnya ke tempat olahraga atau ke rumah sakit) dan kegiatan lainnya.

Namun letak fisik dari objek seluruh kebutuhan yang disebutkan di atas mempunyai jarak dari manusia yang membutuhkannya, sehingga terjadilah suatu ketergantungan dan kepentingan manusia terhadap transportasi.

Hal ini membutuhkan keberadaan transportasi untuk mendukung dan mempermudah manusia dalam mendapatkan semua objek kebutuhan itu. Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial dan ekonominya tentu akan mengalami perubahan.

Seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi yang deras, perkembangan wilayah dan lain-lain. Dengan kata lain, transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem kegiatan sosial ekonomi manusia.

Di lain pihak, perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi. Perubahan dalam menggunakan transportasi sudah terjadi di kehidupan sosial ekonomi masyarakat saat ini, yaitu masyarakat mulai beralih dari yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi *online*.

Dalam hal ini masyarakat perlahan-lahan mulai meninggalkan cara-cara lama dan beralih dengan menggunakan cara-cara yang baru atau yang lebih modern, akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini merupakan sebagai salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung ke arah kemajuan, dimana masyarakat berubah dari tradisional menuju masyarakat modern.²⁹

D. Konsep Jasa Angkutan

Istilah angkutan berasal dari kata angkut atau mengangkut yang berarti mengangkat, membawa, memuat, atau mengirimkan.³⁰ Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 74 tentang Angkutan Jalan, Pasal 3 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan atau dengan menggunakan kendaraan bermotor umum atau angkutan umum.

Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat 1 huruf a berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau mobil bus, sedangkan kendaraan tidak bermotor sebagaimana yaitu kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang seperti becak dan kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan seperti kuda yang digunakan dalam membantu kegiatan sehari-hari.

²⁹ Agus Salim, *Perubahan Sosial*, (Yogyakarta: PT Tiara Wacana, 2002), h. 109

³⁰ Hoetomo, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, (Surabaya: Mitra Pelajar, 2005), h. 47

PP. No 41 Tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar, dalam hal angkutan umum, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan menjadi sangat murah. Angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar.³¹

Tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi pekerja yang menjalankan kegiatannya. Sarana angkutan ini merupakan alat angkutan yang pelayanannya ditujukan untuk sejumlah orang secara bersama-sama, masing-masing penumpang membayar ongkos sesuai tarif dan jarak, menerima pelayanan bersama-sama, tetapi si pemakai angkutan umum tidak lagi memikirkan biaya pemeliharaan dan bahan bakar kendaraan, angkutan umum bergerak menurut trayek yang sudah ditentukan.

Menurut KM No. 68 tahun 1993, jaringan trayek tersebut menurut jenisnya terdiri dari:

- a. Trayek antar kota antar provinsi, yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah Provinsi;

³¹ Suwardjoko Prabonagoro Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung: ITB, 2002), h. 38

- b. Trayek antar kota dalam provinsi, yaitu trayek yang melalui antar Daerah Kota/Kabupaten dalam satu wilayah Provinsi;
- c. Trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kota atau trayek dalam daerah Khusus Ibu kota Jakarta;
- d. Trayek pedesaan, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kabupaten;
- e. Trayek antarlintas batas negara, yaitu trayek yang melalui batas negara.³²

Istilah ojek dalam kamus Bahasa Indonesia disebut sebagai sepeda motor yang digunakan dengan cara membonceng atau mengantar penumpang dan penyewanya memberikan bayaran sebagai uang jasa angkutan.³³ Ojek pangkalan terdiri dari ojek dua roda dan ojek tiga roda (bentor), dalam hal promosi ojek pangkalan, biasanya para pengemudi ojek pangkalan menggunakan atau memakai papan, triplek atau spanduk dipinggir jalan dengan membuat pangkalan sendiri dan biasanya jika pengemudi ojek pangkalan sudah terkenal akan direkomendasikan ke tetangga dan semua itu tergantung dari kepercayaan saja.

Jadi, penumpang terlebih dahulu mendatangi pangkalan ojek atau hanya menunggu di tempat atau rumah calon penumpang dan berharap ojek pangkalan lewat dan menghampirinya, untuk tarif jasa angkutannya terkadang bervariasi, hal tersebut tergantung atau ditentukan dengan tawar-menawar dengan pengemudi atau sopir terlebih dahulu, setelah tawar-menawar

³² Djoko Setijowarno dan Russ Bona Frazila, *Pengantar...*, h. 228

³³ Hoetomo, *Kamus...*, h. 353

mengenai tarif jasa angkutan selesai dan disepakati, kemudian pengemudi akan mengantar penumpangnya sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

Sedangkan ojek online disebut juga sebagai jasa angkutan yang menggunakan aplikasi online yang disediakan oleh penyedia jasa angkutan yang dapat di instal di *smartphone* pengguna dengan bantuan jaringan internet sebagai penghubung yang dapat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah dapat langsung dilihat pada aplikasi.

Menurut Rozi, Ojek *online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.

Ojek *online* merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang, bahkan memesan makanan.

Sehingga dalam masyarakat global, terutama di kota-kota besar, dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat di pungkiri, masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.³⁴

³⁴ Muhammad Ali, *et.al.*, “Faktor-Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Penggunaan Jasa Ojek Online (Go-Jek) Di Kota Mataram”, Jurnal Ilmu Administrasi Publik. Vol. 6 No. 2 September 2018, h. 75-84

Salah satu jasa angkutan ojek online yang sedang beroperasi saat ini adalah jasa angkutan online *Grab*. Angkutan *online Grab*, menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

1. Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan *Grab* yang berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan telfon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan *online* yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.
2. Dari segi transparansi, jasa angkutan *Grab* ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan *online* secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengendara dan lain sebagainya.
3. Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan *online* telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan *online*, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.
4. Dari segi kenyamanan, konsumen angkutan *online* merasakan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir, yang

memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb).

5. Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan angkutan *Grab* adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan *Grab* yaitu fitur aplikasi berupa *GrabBike* (layanan transportasi motor *online*), *GrabCar* (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya *point to point* atau jam-jaman dengan tarif flat per kilometer), *GrabTaksi* (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunya para pencari jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo) dan *GrabExpress* (layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian dan keamanan) dan *GrabFood* (layanan pesan antar makanan yang telah bekerjasama dengan beberapa restoran).
6. Fitur promo, konsumen tidak hanya dimanjakan dengan tarif murah tapi juga adanya diskon dan promo menarik. Jika secara rutin konsumen memanfaatkan diskon dan promo angkutan *online*, maka nilai penghematan biaya angkutan akan terasa di kantong konsumen.
7. Angkutan *online* ini dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengangguran atau kerja sambilan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena waktu kerjanya yang fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat banyak yang tergiur untuk bergabung menjadi pengemudi pada perusahaan penyedia jasa angkutan *online*, seperti *Grab*.³⁵

³⁵ Juhaini, Skripsi: “Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (*Grab*) Terhadap Sosial Ekonomi Sopir Angkutan Umum (Pt. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)”, (Sumatra Utara: USU, 2018), h. 24-27.

8. Menurut Rozi, Ojek *online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.

Ojek *online* merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang, bahkan memesan makanan, sehingga dalam masyarakat global, terutama di kota-kota besar, dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat di pungkiri, masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.³⁶

E. Definisi Perubahan Sosial

Beberapa tahun terakhir Indonesia telah mengalami transformasi di bidang transportasi. Kota Bengkulu merupakan salah satu kota besar di Indonesia dimana transportasi berkembang dengan pesat. Kemudahan mengakses berbagai hal melalui ponsel pintar (*smart phone*) membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis *online*, seperti *Grab*. Perubahan model angkutan dari konvensional ke angkutan berbasis aplikasi sangat diminati masyarakat

³⁶ Muhammad Ali, "*Faktor-Faktor...*", h. 75-84

dan ini merupakan suatu bentuk perubahan sosial yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda transportasi.

Di antara faktor penyebab dan penunjang perubahan sosial adalah teknologi dan masyarakat itu sendiri. Beralihnya jasa pengguna angkutan konvensional ke angkutan *online* dipengaruhi faktor kecanggihan alat komunikasi (teknologi) dan keinginan masyarakat yang senantiasa menghendaki kemudahan. Perilaku masyarakat dalam menyikapi perubahan akan menerima jika perubahan itu memberikan keuntungan seperti dibutuhkan, dapat dipahami dan dikuasai, menguntungkan, tidak merusak prestise, meningkatkan taraf hidup, tidak bertentangan dengan tata nilai di masyarakat.³⁷

Berikut ini beberapa definisi perubahan sosial yang dikemukakan oleh beberapa tokoh yaitu:

1. Menurut Kingsley Davis, perubahan sosial sebagai perubahan-perubahan yang terjadi dalam struktur dan fungsi masyarakat.
2. Menurut Gillin dan Gillin, perubahan dianggap sebagai suatu variasi cara-cara hidup yang telah diterima, baik karena perubahan-perubahan kondisi geografis, kebudayaan materil, komposisi penduduk, ideologi maupun karena adanya difusi ataupun penemuan-penemuan dalam masyarakat.
3. Menurut Koeing, perubahan sosial sebagai modifikasi-modifikasi yang terjadi dalam pola-pola kehidupan manusia.

³⁷ Soerjono Soekanto, *Sosiologi...*, h. 259

4. Menurut Soemardjan, perubahan sosial meliputi segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat yang memengaruhi sistem sosialnya, termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap, dan pola perilaku di antara kelompok-kelompok dalam masyarakat.

Perubahan sosial merupakan suatu proses yang tidak akan pernah berhenti sepanjang masih ada kehidupan di dunia ini. Sifat perubahan sosial adalah mutlak, artinya setiap masyarakat akan selalu mengalaminya dan perubahan sosial juga bersifat saling berkaitan, artinya setiap perubahan pada satu aspek akan mempengaruhi aspek lainnya. Perbedaannya terletak pada cepat atau lambatnya perubahan yang terjadi.³⁸

Kehadiran dan digemarinya angkutan *online Grab* berdampak pada menurunnya sosial ekonomi angkutan umum yang tidak siap berkompetisi. Peralihan ini memicu terjadinya konflik di antara pengemudi angkutan umum dan pengemudi angkutan *online* karena pendapatan yang menurun akibat kalah bersaing dengan angkutan *online Grab*.

F. Faktor Penyebab Perubahan Sosial

Banyak sekali perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat, baik yang menguntungkan maupun yang tidak menguntungkan. Menurut Soerjono Soekanto perubahan sosial yang terjadi bisa disebabkan oleh faktor-faktor intern dan ekstern. Faktor intern yaitu perubahan jumlah

³⁸ Nanang Martono, *Sosiologi Perubahan Sosial*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012), h. 4

penduduk, teknologi, penemuan-penemuan baru, konflik sosial dan terjadinya pemberontakan atau revolusi.

Perubahan sosial yang terjadi karena faktor ekstern yaitu pengaruh lingkungan alam, peperangan, pengaruh kebudayaan masyarakat lain. Dalam kaitannya dengan penelitian ini penulis membatasi faktor yang menjadi penyebab terjadinya perubahan sosial yaitu kemajuan teknologi dan konflik sosial.³⁹

1. Teknologi

Kecepatan perubahan sosial saat ini sangat luar biasa, hal ini disebabkan oleh kemajuan teknologi. Teknologi dalam bahasa Yunani Kuno dapat didefinisikan sebagai seni memproduksi alat-alat produksi dan menggunakannya. Definisi tersebut berkembang menjadi penggunaan ilmu pengetahuan sesuai dengan kebutuhan manusia.

Menurut Hanslin istilah teknologi dapat mencakup dua hal, pertama teknologi menunjuk pada peralatan, yaitu unsur yang digunakan untuk menyelesaikan tugas, kedua keterampilan atau prosedur yang diperlukan untuk membuat dan menggunakan peralatan tersebut, pengembangan teknologi dalam pembangunan, yang menimbulkan sikap mendua dikalangan masyarakat.

³⁹ Muhammad Taupan, *Sosiologi Untuk Sekolah Menengah Atas/ Madrasah Aliyah Kelas XII*. (Bandung: CV Yrama Widya, 2013), h. 4

Di satu pihak masyarakat menerima kehadiran teknologi, di pihak lain kehadiran teknologi modern justru menghasilkan masalah-masalah yang bersifat struktural yang kemudian merambah disemua sektor kehidupan masyarakat (pola hubungan kerja, nilai-nilai dan aspek kebudayaan).

Kehadiran teknologi tampaknya sangat beragam meliputi hampir semua sektor kehidupan dalam proses pembangunan masyarakat, di bidang komunikasi dan informasi hadirnya jaringan layanan digital telephone telah mengatasi jarak dan waktu guna mempercepat komunikasi, begitu juga di bidang-bidang yang lainnya, pembaharuan (inovasi) dalam bidang teknologi pasti akan menimbulkan berbagai implikasi yang ada di masyarakat.

Banyak fenomena sosial tentang perubahan masyarakat yang terjadi dengan cepat akibat pemanfaatan teknologi pada hampir di semua sektor kehidupan, pemanfaatan teknologi pada bidang transportasi mengubah hubungan transportasi tradisional kepada pola organisasi modern, yang mengutamakan profit, demikian juga dengan pengguna teknologi pada bidang pendidikan, komunikasi dan lain sebagainya.⁴⁰

2. Konflik Sosial

Konflik sosial bisa menjadi pemicu terjadinya perubahan sosial. Jika dilihat dari pengertian bahasa, konflik berasal dari bahasa Latin

⁴⁰ Agus Salim, *Perubahan...*, h. 83

configure yang berarti saling memukul, dengan kata lain, dalam kondisi konflik bisa saja terjadi tindakan saling memukul.

Konflik bisa terjadi antara individu, individu dengan kelompok, maupun antara kelompok dengan kelompok, konflik bisa terjadi karena berbagai sebab, mulai dari perbedaan pendapat, suku bangsa, agama, status sosial ekonomi sampai kepada perbedaan daerah.

Menurut Soerjono Soekanto bahwa konflik adalah suatu proses sosial ketika beberapa orang atau sekelompok manusia berusaha memenuhi tujuannya dengan jalan menentang pihak lawan yang disertai ancaman dan atau kekerasan, akan tetapi, pemahaman konflik saat ini lebih luas dari sekedar saling memukul.

Ada pula kondisi konflik, tetapi pihak-pihak yang berkonflik tidak saling menyerang secara fisik, seperti yang dikemukakan oleh Randal Collins, bahwa masyarakat bukan tersusun dari konflik saja, melainkan lebih dari itu. Misalnya, ketika konflik terjadi secara terbuka, yang ada adalah proses dominasi.⁴¹

G. Pengertian Masyarakat

Kata masyarakat berasal dari Bahasa Arab “*syaraka*” yang artinya ikut serta, berpartisipasi, atau “*musyaraka*”, yang artinya saling bergaul.

⁴¹ Janu Murdiyatomoko dan Citra Handayani, *Advanced Learning Sociology 2 for grade XI senior high school programme*, (Bandung: Grafindo Media Pratama, 2014), h. 38

Dalam bahasa Inggris, dipakai istilah “*society*”. Kata tersebut berasal dari bahasa Latin “*socius*”, yang artinya kawan.

Pendapat lainnya juga dijelaskan oleh Abdul Syani (1987: 1), bahwa kata masyarakat berasal dari bahasa Arab, yaitu “*musyarak*”, yang artinya bersama-sama. Kemudian, kata tersebut berubah menjadi kata masyarakat, yang artinya berkumpul bersama, hidup bersama dengan saling berhubungan dan saling memengaruhi. Akhirnya, disepakati menjadi kata masyarakat (Bahasa Indonesia). Pendapat lainnya menyebutkan istilah masyarakat, yaitudengan kata *society* dan *community*.

1. *Society*

Masyarakat dalam istilah *society*, di terjemahkan sebagai suatu badan atau kumpulan manusia yang hidup bersama sebagai anggota masyarakat. Anggota masyarakat yang bersama biasanya dianggap sebagai suatu golongan, terbagi dalam berbagai kelas menurut kedudukan dalam masyarakat itu.

Pengertian lain *society* adalah hubungan sosial, tingkah laku atau cara hidup manusia di dalam masyarakat dari kalangan tinggi, kaum elite, dan sebagainya, yang biasanya menduduki kelas tinggi dalam masyarakat. Di negeri-negeri Barat umumnya, *upper-class* yang kaya menentukan corak hidup yang dianggap pantas untuk ditiru (*fashion, mode*) oleh umum. Kata *society* sering juga dipakai sebagai nama kumpulan keagamaan, kesusastraan, politik, studi, dan sebagainya, seperti *Fabian Society, Royal Society*, dan sebagainya.

2. *Community*

Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa istilah *community* dapat diterjemahkan sebagai masyarakat setempat seperti warga sebuah desa, kota, suku atau bangsa. Apabila anggota suatu kelompok, baik kelompok besar maupun kecil, hidup bersama sedemikian rupa sehingga merasakan bahwa kelompok tersebut dapat memenuhi kepentingan hidup yang utama, kelompok itu disebut masyarakat setempat.

Ciri utama masyarakat setempat ini adalah adanya *social relationships* antara anggota kelompoknya. Dari uraian ini, dapat disimpulkan secara singkat bahwa masyarakat setempat adalah suatu wilayah kehidupan sosial yang ditandai oleh suatu derajat hubungan sosial yang tertentu. Dasar-dasar masyarakat setempat adalah lokalitas dan perasaan semasyarakat setempat tersebut.

Pengertian lain, istilah *community* lebih mengarah pada pengertian masyarakat dalam arti paguyuban. Kalau *society* berarti masyarakat umum, *community* menunjukkan arti masyarakat yang terbatas, misalnya masyarakat Jakarta, masyarakat Bandung, dan lainnya. Masyarakat model *community* ini lebih menunjukkan rasa sentimen yang sama seperti halnya terdapat dalam masyarakat *gemeinschaft*. Hanya, pada umumnya masyarakat dalam arti *community*, selain karena sentimen yang sama, juga menunjukkan suatu lokalitas, pembatasan letak kediamannya, karena itu dinamakan juga masyarakat setempat, masyarakat sini.

Dari berbagai pendapat tentang pengertian masyarakat, dapat disimpulkan bahwa masyarakat adalah sekelompok manusia yang bertempat tinggal di daerah tertentu dalam waktu yang relatif lama, memiliki norma yang mengatur kehidupannya menuju tujuan yang dicitakan bersama dan di tempat tersebut, anggota-anggotanya melakukan regenerasi (beranak pinak).

Dari beberapa uraian tersebut pun secara substansial terdapat titik temu bahwa masyarakat merupakan kumpulan manusia yang memiliki unsur-unsur berikut.

1. Terdapat sejumlah orang yang jumlahnya relatif besar, saling berinteraksi antara satu dan lainnya, baik antar individu, individu dan kelompok, maupun antar kelompok dalam satu kesatuan sosial yang menghasilkan produk kehidupan, yaitu kebudayaan.
2. Menjadi struktur dan sistem sosial budaya, baik dalam skala kecil (*mikro*) maupun dalam skala besar atau luas (*makro*) antar kelompok.
3. Menempati kawasan tertentu dan hidup di dalam kawasan tersebut.⁴²

H. Konsep Bisnis Syariah

Sumber-sumber hukum bisnis syariah adalah Al-Qur'an, hadis dan ijtihad. Bisnis syariah terdiri dari dua unsur kata yaitu bisnis dan syariah. Bisnis merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan jual beli atau istilah

⁴² Dr. Adon Nasrullah Jamaludin, M.Ag., *Sosiologi Perkotaan Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*, (Bandung: CV. Pustaka Setia, 2017), h. 6-15

sederhananya adalah kegiatan berdagang atau berniaga.⁴³ Kata bisnis dalam Al-Qur'an biasanya yang digunakan dengan istilah *at-tijarah*, *al-bai'*, *tada'yantum*, dan *isyatara* yang secara umum berarti berniaga atau berdagang.

Pengertian bisnis secara umum adalah sebagai suatu aktivitas yang dilakukan seseorang untuk memperoleh pendapatan atau penghasilan guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Adapun bisnis yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bisnis jasa transportasi angkutan umum. Syariah berasal dari Bahasa Arab "*syara*" atau "*syari'at*" yang berarti *the moslem law* atau hukum Islam. Syariah juga berarti perilaku yang terkait dengan nilai-nilai keimanan dan ketauhidan.⁴⁴

Secara etimologis atau bahasa, Syariah adalah jalan ke tempat pengairan, atau jalan yang harus diikuti, atau tempat lalu air sungai. Berdasarkan pengertian tersebut, sehingga dapat disimpulkan bahwa bisnis syariah adalah serangkaian aktivitas jual beli dalam berbagai bentuknya yang tidak dibatasi jumlah kepemilikan hartanya baik barang atau jasa, tetapi dibatasi cara memperoleh dan menggunakannya, sehingga dalam mendapatkan harta dan menggunakannya tidak boleh dengan cara-cara yang diharamkan Allah swt.

Oleh karena itu, berbisnis menurut ketentuan syariah tidak boleh bebas dari ketentuan syariat dan harus dibedakan antara halal dan haram atau yang hak dan yang batil tidak boleh dicampurkan.

⁴³ Misbach Irawan, "Prilaku Bisnis Syariah", *Jurnal Al-Idarah Jurnal Manajemen Dakwah*, 5 (Juni, 2017), h. 34

⁴⁴ Asmuni dan Siti Mujiatun, *Bisnis Syariah*, (Medan: Perdana Mulya Sarana, 2016), h.11

Allah berfirman dalam QS al-Baqarah/2: 42.

وَلَا تَلْبِسُوا الْحَقَّ بِالْبَاطِلِ وَتَكْتُمُوا الْحَقَّ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ

Terjemahnya:

"Dan janganlah kamu campuradukkan kebenaran dengan kebatilan dan (janganlah) kamu sembunyikan kebenaran, sedangkan kamu mengetahuinya."

Berdasarkan ayat di atas, maka bisnis menurut ketentuan syari'ah tidak boleh bersifat bebas, tetapi harus mengikuti prinsip halal dan haram bahkan yang *syubhat* lebih baik di jauhi daripada dilakukan.

Dalam perspektif bisnis syariah, bisnis dapat dikatakan sebagai bisnis yang sesuai dengan perspektif bisnis syariah jika telah memenuhi atau menjalankan 3 (tiga) syarat dalam konsep bisnis syariah antara lain, prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan bisnis syariah.

1. Prinsip Dasar Bisnis Syariah

Dalam perspektif bisnis syariah, prinsip dasar bisnis syariah menjadi hal yang utama dalam menentukan bisnis tersebut sesuai dengan bisnis syariah atau tidak.

Dalam buku pedoman umum *good governance* bisnis syariah, menjelaskan tentang dua prinsip dasar bisnis syariah. Prinsip dasar bisnis syariah tersebut adalah halal dan *tayyib* (baik) yang dalam hal ini *tayyib* (baik) terdiri dari *ihsan* dan *tawazun*.

Allah memerintahkan hambanya untuk mencari rezeki yang halal dan baik, Allah berfirman dalam QS Al-Baqarah/2:168.

يَا أَيُّهَا النَّاسُ كُلُوا مِمَّا فِي الْأَرْضِ حَلَالًا طَيِّبًا وَلَا تَتَّبِعُوا حُطُوتِ الشَّيْطَانِ إِنَّهُ لَكُمْ عَدُوٌّ مُبِينٌ

Terjemahnya:

“Wahai manusia, makanlah yang halal lagi baik dari apa yang terdapat di bumi, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah syaitan karena sesungguhnya syaitan itu adalah musuh yang nyata bagimu.”

Berdasarkan ayat di atas, bahwa prinsip halal dan baik ini menyangkut terkait dengan produk barang, jasa maupun proses kegiatannya.

a. Prinsip Dasar Halal

Prinsip dasar halal dalam bisnis yang dilakukan yaitu dengan menghindari kegiatan atau transaksi bisnis yang dilarang yang dalam al-Qur'an kegiatan atau transaksi bisnis yang dilarang tersebut adalah kegiatan atau transaksi bisnis yang mengandung unsur *riba*, *maysir*, *gharar*, *al-batil* (kebatilan), *al-fasad* (kerusakan) dan *al-zalim* (kezaliman).⁴⁵

Berdasarkan kaidah fikih yang disepakati oleh banyak ulama yang menyebutkan bahwa, segala hal dalam berbisnis atau bermuamalah pada dasarnya adalah dibolehkan kecuali ada dalil yang mengharamkannya (*al-ashlu fi al-mu'amalah al-ibaahah illaa an-yadulla daliilaan 'alaatahriimihaa*).⁴⁶

Oleh karena itu, dalam hal jual beli barang atau jasa, rukun dan syarat jual beli menjadi bagian yang harus dipenuhi terlebih dahulu

⁴⁵ Binhadi, *et.al.*, *Pedoman Umum Good Governance Bisnis Syariah*, (Jakarta: Komite Nasional Kebijakan Governance, 2011), h. 13

⁴⁶ Norvadewi, “Bisnis Dalam Perspektif Islam,” *Al-Tijary*, 1 (Desember, 2015), h. 5

untuk mengetahui kegiatan atau transaksi yang dilakukan sesuai dengan prinsip dasar bisnis syariah.

Adapun rukun dalam sebuah transaksi jual beli yaitu adanya akad (*ijab qabul*), orang yang berakad atau pihak-pihak yang berakad, *ma'kud 'alaih* atau barang dan jasa yang diperjual belikan dan ada nilai tukar barang pengganti yang dalam hal ini adalah alat pembayarannya (uang), adapun syarat yang dimaksud dalam hal ini adalah sesuatu yang disandarkan dalam rukun jual beli, seperti dalam hal akad (*ijab qabul*), harus jelas akad dalam transaksinya, pihak-pihak yang melakukan transaksi harus berakal atau memahami transaksi yang akan dilakukan.

Barang dan jasa yang diperjualbelikan merupakan barang dan jasa yang halal, baik dan jelas sumbernya baik kualitas, berat, takaran dan ukuran yang jelas sehingga tidak menimbulkan keraguan, ada nilai tukar pengganti barang dan jasa yaitu sesuatu yang memenuhi tiga syarat seperti dapat menyimpan nilai (*store of value*), dapat menilai atau menghargai suatu barang (*unit of account*) dan dapat dijadikan alat tukar (*medium of exchange*).⁴⁷

b. Prinsip Dasar *Tayyib* (baik).

Makna *tayyib* memiliki pengertian yang mencakup segala nilai-nilai kebaikan yang menjadi nilai tambah dari hal-hal yang halal dalam rangka pencapaian tujuan bisnis syariah yaitu memperoleh keuntungan material dan non material, mendorong terjadinya pertumbuhan

⁴⁷ Shobirin, "Jual Beli Dalam Pandangan Islam", *Jurnal Bisnis dan Manajemen*, 3 No.2 (Desember 2015), h. 245

ekonomi, menjaga keberlangsungan bisnis dan memperoleh berkah dan rido Allah. *Tayyib* meliputi dua aspek yaitu *ihsan* dan *tawazun*.⁴⁸

1) *Ihsan* adalah melakukan perbuatan baik dan menghindari perilaku yang merusak dan merugikan. Dalam hal ini, jika dikaitkan dengan bisnis jasa angkutan, maka setiap pelaku bisnis harus menghindari perbuatan yang merusak ataupun merugikan salah satu pihak, seperti mendzalimi orang lain atau pesaing bisnis. Allah berfirman dalam QS Al-Qasas/28: 77.

وَابْتَغِ فِيمَا آتَاكَ اللَّهُ الدَّارَ الْآخِرَةَ وَلَا تَنْسَ نَصِيبَكَ مِنَ الدُّنْيَا وَأَحْسِنْ كَمَا أَحْسَنَ اللَّهُ إِلَيْكَ وَلَا تَبْغِ الْفُسَادَ فِي الْأَرْضِ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُفْسِدِينَ

Terjemahnya:

“Dan carilah (pahala) negeri akhirat dengan apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu, tetapi janganlah kamu lupakan bagianmu di dunia dan berbuat baiklah (kepada orang lain) sehingga Allah telah berbuat baik kepadamu, dan janganlah kamu berbuat kerusakan di bumi. Sungguh, Allah tidak menyukai orang yang berbuat kerusakan.”

Ayat tersebut menjelaskan tentang kewajiban untuk berbuat baik kepada orang lain, dalam kaitannya dengan bisnis jasa angkutan diharapkan dalam kegiatan bisnis tersebut tidak ada kemudian pihak yang merasa dirugikan ataupun merasa terdzalimi dengan bisnis yang dijalankan.

Dalam hal berbuat baik dalam memberikan layanan dalam kaitannya dengan jasa angkutan, diwajibkan cara-cara atau proses-

⁴⁸ Binhadi, dkk, *Pedoman...*, h. 14

prosesnya juga harus dilakukan dengan baik. Hal tersebut sesuai dengan hadis salah satu hadis tentang keutamaan mengerjakan sesuatu dengan cara yang tepat, teratur, jelas dan tuntas. Rasulullah saw bersabda, sesungguhnya Allah sangat mencintai orang yang jika melakukan sesuatu pekerjaan, dilakukan dengan *itqan* (tepat, teratur, jelas dan tuntas).⁴⁹

- 2) *Tawazun* adalah neraca keseimbangan dalam arti umum yaitu yang mencakup diantaranya keadilan, keseimbangan antara spritual dan material, eksplorasi dan konservasi, sektor finansial dan sektor riil, risiko dan hasil.⁵⁰ Allah berfirman dalam QS Ar-Rahman/55: 7, 8, 9.

وَالسَّمَاءَ رَفَعَهَا وَوَضَعَ الْمِيزَانَ
أَلَّا تَطْغَوْا فِي الْمِيزَانِ وَأَقِيمُوا الْوَزْنَ بِالْقِسْطِ وَلَا تُخْسِرُوا
الْمِيزَانَ

Terjemahnya:

“Dan Allah telah meninggikan langit dan Dia meletakkan neraca (keadilan). Supaya kamu jangan melampaui batas tentang neraca itu. Dan tegakkanlah timbangan itu dengan adil dan janganlah kamu mengurangi neraca itu.

2. Etika Bisnis Syariah

Ada beberapa istilah di dalam Al-Qur'an yang termasuk dalam kategori praktik bisnis yang dilarang, seperti *albatil*, *al-fasad*, dan *al-zalim*.⁵¹ Istilah-istilah tersebut merupakan celah atau dasar dari terjadinya

⁴⁹ Didin Hafidhuddin dan Hendri Tanjung, *Manajemen Syariah Dalam Praktik*, (Jakarta: Gema Insani, 2003), h. 1

⁵⁰ Binhadi, dkk, *Pedoman...*, h. 15

⁵¹ Ma'ruf Abdullah, *Manajemen Bisnis syariah*, (Yogyakarta: Aswaja Pressindo, 2014), h. 48

praktek bisnis yang terlarang, karena bertentangan dengan nilai-nilai yang dijelaskan dalam Al-Qur'an begitupun dengan Hadits, ketiga istilah tersebut dapat dipahami sebagai prinsip keburukan, kejelekan dalam perbuatan manusia, khususnya terkait dengan kajian etika bisnis syariah.

Etika bisnis syariah merupakan acuan moral sebagai bagian dari wujud *akhlaqul karimah* dalam bisnis berbasis syariah. Etika bisnis syariah didasarkan pada itikad baik dan sikap saling rida antar pihak dengan tetap mentaati aspek halal dan baik.⁵²

Penerapan etika bisnis syariah secara berkesinambungan dapat menciptakan suasana yang kondusif dalam pembentukan budaya bisnis yang islami (*islamic corporate culture*). Oleh karena itu, setiap pelaku bisnis syariah harus memiliki rumusan yang jelas tentang etika bisnis syariah bagi kegiatan bisnisnya.

Hal tersebut dapat mendukung pelaksanaan bisnis dengan landasan dan cara yang baik serta sikap saling rida. Implementasi etika bisnis syariah dalam kegiatan bisnis tersebut akan tercapai jika telah memenuhi prinsip-prinsip etika bisnis syariah seperti, *customer oriented* (kepuasan konsumen), transparansi, persaingan yang sehat, dan *fairness* (keadilan).

a. *Customer Oriented* (kepuasan konsumen)

Dalam bisnis, prinsip *customer oriented* atau kepuasan konsumen yang menjadi bagian penting yang selalu harus diperhatikan.

⁵² Binhadi, *et.al.*, *Pedoman...*, h. 20

Untuk melakukan prinsip tersebut diperlukan nilai-nilai kejujuran, keadilan, serta amanah dalam melaksanakan perjanjian dalam transaksi bisnis atau dalam memberikan pelayanan kepada konsumen.

Sehingga jika terjadi perbedaan pandangan atau kesalahpahaman, maka dapat diselesaikan dengan baik, damai dan adil tanpa ada unsur penipuan atau unsur lain yang dapat merugikan salah satu pihak, hal tersebut dilakukan untuk memaksimalkan pelayanan terbaik kepada konsumen.

Selain itu prinsip *customer oriented* juga memberikan keleluasaan kepada konsumen atas hak *khiyar* (meneruskan atau membatalkan transaksi) jika ada indikasi penipuan atau merasa dirugikan.

b. Transparansi (keterbukaan/kejujuran)

Prinsip kejujuran dan keterbukaan dalam bisnis merupakan kunci keberhasilan. Apapun bentuknya, kejujuran tetap menjadi prinsip utama sampai saat ini. Transparansi terhadap konsumen adalah ketika seorang produsen terbuka mengenai mutu kuantitas, komposisi, unsur-unsur kimia dan lain-lain agar tidak membahayakan dan merugikan konsumen.

Prinsip kejujuran dan keterbukaan ini juga berlaku terhadap mitra kerja. Seorang yang diberi amanat untuk mengerjakan sesuatu harus membeberkan hasil kerjanya dan tidak menyembunyikan hasil kerjanya dan tidak menyembunyikannya.

c. Persaingan yang Sehat

Islam melarang persaingan bebas yang menghalalkan segala cara karena bertentangan dengan prinsip-prinsip muamalah islam. Islam memerintahkan umatnya untuk berlomba-lomba dalam kebaikan, yang berarti bahwa persaingan tidak lagi berarti sebagai usaha mematikan usaha pesaing lainnya, tetapi dilakukan untuk memberikan sesuatu yang terbaik bagi usahanya.

d. *Fairness* (keadilan)

Salah satu bentuk keadilan dalam prinsip etika bisnis syariah adalah saling menjaga hak-hak dalam menjalankan bisnis, baik hak kepada konsumen, mitra bisnis dan pesaing bisnisnya, sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan atas bisnis yang sedang dijalankan.

3. Tujuan Bisnis Syariah

Dalam berbagai kegiatan ekonomi atau bisnis yang dilakukan oleh seseorang atau perusahaan sudah pasti dengan tujuan tertentu, demikian pula dengan kegiatan ekonomi yang berbasis bisnis syariah yang juga mempunyai tujuan yang akan dicapai yaitu antara lain, memperoleh keuntungan material dan non material, mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, menjaga keberlangsungan bisnis, memperoleh berkah dan rida Allah.

a. Memperoleh keuntungan material dan non material

Dalam menjalankan bisnis sudah pasti seseorang atau perusahaan menginginkan keuntungan. Namun demikian, keuntungan

tersebut tidak sebatas pada keuntungan material semata, akan tetapi juga pada keuntungan non material. Adapun yang menjadi keuntungan non material adalah menciptakan suasana yang kondusif, keamanan, nilai persaudaraan, kesejahteraan dan kepedulian sosial dan sebagainya. Keuntungan material yang tidak disertai dengan keuntungan non material akan melahirkan disharmonisasi dalam kehidupan bermasyarakat.

b. Mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi

Keuntungan material dan non material yang diperoleh dalam menjalankan bisnis diharapkan dapat mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi. Salah satu hal yang dapat menjadi tolak ukur yang dapat mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi adalah meningkatnya pendapatan masyarakat, sehingga dengan adanya pertumbuhan ekonomi, maka dapat berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat.

c. Menjaga Keberlangsungan Bisnis

Keberlangsungan bisnis menjadi harapan bagi setiap pelaku bisnis. Keberlangsungan tersebut akan menjadi hal yang tidak mungkin dicapai jika keuntungan dalam berbisnis tidak dapat diperoleh. Atas dasar ini, dalam tujuan bisnis syariah memberikan hak untuk mengambil keuntungan material dan non material sebagai modal atau landasan yang dapat menjaga eksistensi atau keberlangsungan bisnis tersebut.

d. Memperoleh Berkah dan Rida Allah

Dalam perspektif bisnis syariah, pada hakikatnya pencapaian tujuan bisnis syariah dari setiap bisnis yang dilakukan adalah untuk mencapai tujuan yang sangat esensial yaitu keberkahan. Maka setiap Muslim dalam menjalankan bisnisnya seharusnya mempunyai keyakinan bahwa jika bisnisnya ingin tetap terjaga dalam keberlangsungan bisnisnya dan hidupnya ingin tenang, tenteram, harmonis dan selamat dunia dan akhirat, maka keberkahan menjadi syarat untuk mendapatkan rida Allah SWT.

BAB III

GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Profil Dinas Perhubungan Kota Bengkulu

Dinas Perhubungan Kota Bengkulu, pertama kali dinamakan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) Provinsi Bengkulu, dibentuk berdasarkan surat keputusan Gubernur kepada daerah tingkat I Bengkulu nomor 356 tahun 1981. Pada tahun 1990, menjadi cabang Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya Kota Madiyah Bengkulu.

Bedasarkan peraturan daerah Kota Madiyah Bengkulu nomor 94 tahun 1990, diubah menjadi Dinas Lalulintas Angkutan Jalan Raya Kota Madiyah Bengkulu. Sejak berlakunya otonomi daerah, berdasarkan peraturan daerah nomor 26 tahun 2000, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya menjadi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu.

Kemudian pada tahun 2007, dari semula bernama Dinas Perhubungan Kota Bengkulu diubah lagi menjadi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishub kominfo) Kota Bengkulu berdasarkan peraturan pemerintah no. 07 tahun 2008 tentang penetapan dan penyelenggaraan urusan pemerintah Kota Bengkulu. Dan pada tahun 2016 kembali menjadi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu (DISHUB), berdasarkan PP No. 18 tahun 2016 tentang perangkat Daerah dan Perda No. 10 tahun 2016.

Dinas Perhubungan Kota Bengkulu merupakan unsur pelaksanaan otonomi daerah yang melaksanakan urusan pemerintah daerah yang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Dinas perhubungan Kota Bengkulu mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah dibidang perhubungan darat, perhubungan laut, pos dan telekomunikasi berdasarkan asas otonomi dan pembantuan. Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Bengkulu mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan darat, perhubungan laut, pos dan telekomunikasi.
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya.
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya.
- d. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bedasarkan fungsi pokok Dinas Perhubungan Kota Bengkulu di atas, Dinas Perhubungan Kota Bengkulu juga mempunyai tugas tertentu dalam mengelola jumlah transportasi di seluruh Kota Bengkulu. Adapun jumlah penggunaan transportasi angkutan umum khususnya angkutan Kota Bengkulu yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Daftar Angkutan Umum Kota Bengkulu

No	Lintas Trayek	Warna	Jumlah
1	Lintasan Trayek A1	Kuning	92 unit
	Lintasan Trayek A2	Kuning	82 unit
	Lintasan Trayek A3	Kuning	73 unit
2	Lintas Trayek B1	Hijau	123 unit
	Lintas Trayek B2	Hijau	88 unit
	Lintas Trayek B3	Hijau	45 unit
3	Lintas Trayek C1	Merah	126 unit
	Lintas Trayek C2		31 unit
4	Lintas Trayek D1	Biru	46 unit
	Lintas Trayek D2	Biru	57 unit
	Lintas Trayek D3	Biru	50 unit
5	Lintas Trayek E1	Putih	71 unit
	Lintas Trayek E		89 unit
Jumlah			973 Unit

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bengkulu 2017

Gambar 3.1 menunjukkan bahwa jumlah angkutan umum yang diteliti di Kota Bengkulu adalah 973 unit angkutan umum yang terdiri dari Lintasan trayek A1, A2, A3 dengan warna kuning, Lintasan trayek B1, B2 dengan warna Hijau, Lintasan trayek C1, C2, C3 dengan warna merah, Lintasan trayek D1, D2 dan warna biru, Lintasan trayek E1, E2 dengan warna putih. Maka dari jumlah pekerjaan angkutan umum khususnya angkutan umum Kota Bengkulu, peneliti mengambil 6 informan.

Dinas Perhubungan Kota Bengkulu berlokasi di Jln Sungai Hitam, Kecamatan Muara Bangka Hulu, Kota Bengkulu, yang terdiri dari jumlah

karyawan PNS 46 orang dan PTT 51 orang, dengan luas gedung 18.000,00 M², dengan Jumlah Ruangan lantai atas terdiri 4 ruangan yaitu: Ruang Kepala Dinas, kasubang penyusunan program & keuangan, kasubang umum & kepegawaian, dan Plt. Sekretaris.

Sedangkan lantai dasar terdiri dari 12 ruangan yaitu: Plt Ka. Bidang Dalops & Transportasi, Ka. Bidang Manajemen Rekayasa Lalu lintas, Ka. Bidang Sarpras Perhubungan, Plt. Kasi Pengendalian & Ops, Kasi Transportasi Darat, Kasi Transportasi Laut, Kasi Analisis Dampak Lalu Lintas, Kasi Keselamatan Transportasi, Kasi Rekayasa Lalu Lintas, Kasi Penerangan Jalan, Kasi Perlengkapan Jalan, Kasi Pengendalian Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu

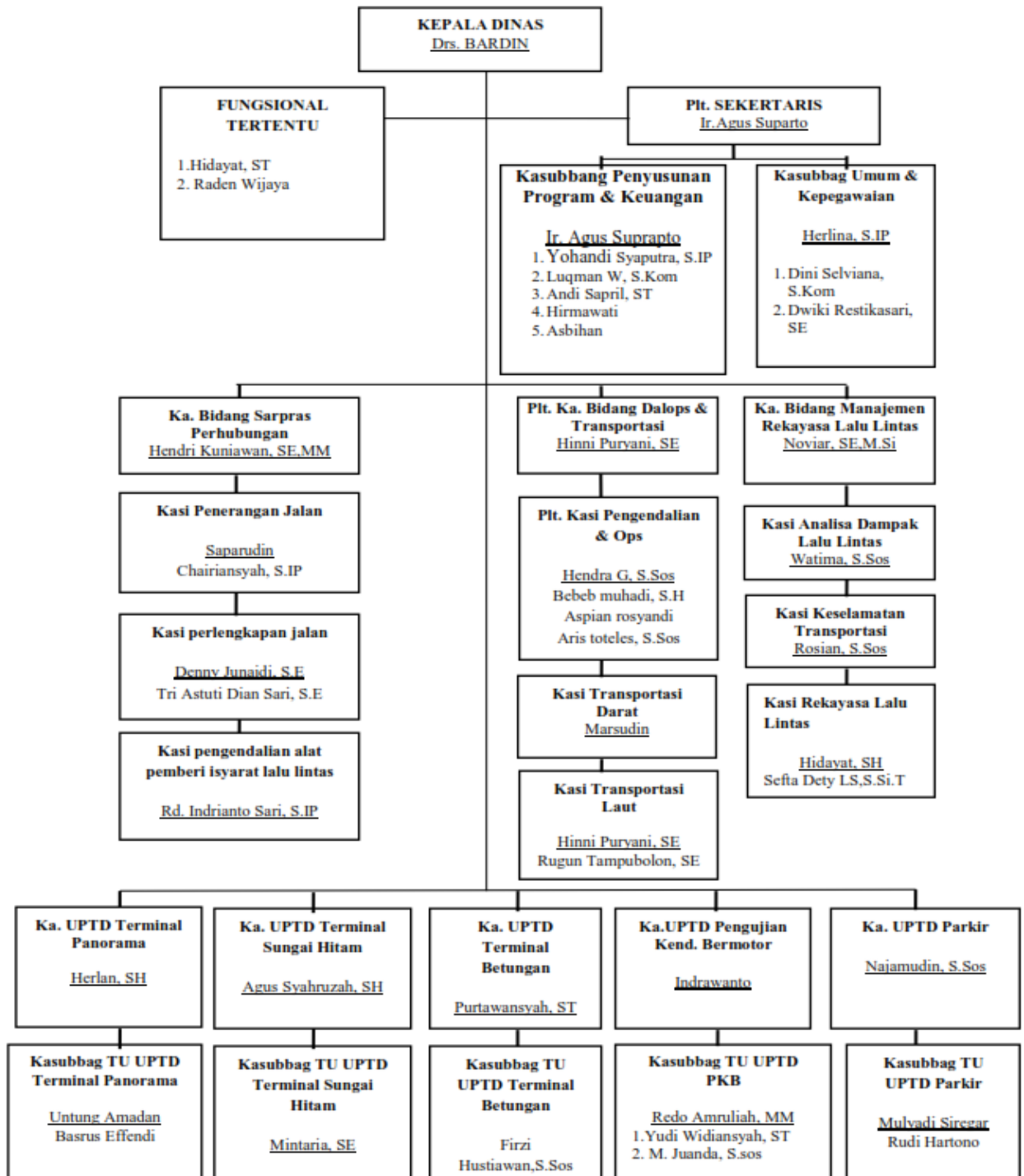
Adapun Visi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah terwujudnya perhubungan yang lancar, tertib dan aman (LANTERA) dalam mendukung Bengkulu yang sejahtera dan bermartabat. Adapun Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah:

1. Meningkatkan pelayanan, keselamatan dan kelancaran perhubungan dalam Kota Bengkulu.
2. Meningkatkan jaringan transportasi dalam Kota Bengkulu.
3. Meningkatkan sarana dan prasarana perhubungan dalam Kota Bengkulu.

3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu :

Adapun struktur organisasi Dishub Kota Bengkulu yaitu sebagai berikut:

Gambar 3.1
Struktur Organisasi
Dinas Perhubungan Kota Bengkulu⁵³



⁵³ Widia Kartika, "Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum di Kota Bengkulu," (Bengkulu: Skripsi Sarjana, Fakultas Ekonomi dan Bisnia Islam, 2019), h.55.

4. Sejarah Singkat PT.*Grab* Indonesia

Grab didirikan oleh Anthony Tan dan Hooi Ling Tan yang merupakan warga negara Malaysia, mereka melihat adanya dampak negatif dari tidak efisiennya sistem transportasi yang ada pada saat itu. Mereka pun memiliki ide untuk membuat aplikasi pemesanan transportasi, khususnya taksi, yang kemudian menobatkan mereka sebagai finalis dalam kontes *Harvard Business School's 2011 Business Plan*.

Grab merupakan platform pemesanan terkemuka di Asia Tenggara. *Grab* bermula dari aplikasi pemesanan taksi pada tahun 2012, yang kemudian mengembangkan platform produknya dimana terdapat layanan pemesanan mobil sewaan (*GrabCar*), ojek (*GrabBike*), carpooling (*GrabHitch*), dan layanan pemesanan kurir (*GrabExpress*). Layanan *Grab* ditujukan untuk memberikan alternatif berekendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian. *Grab* saat ini memberikan layanan di Singapura, Filipina, Malaysia, Thailand Dan Vietnam.

Grab sendiri telah hadir di Indonesia pada bulan Juni 2012 sebagai aplikasi pemesanan taksi dan sejak saat itu telah memberikan beragam pilihan transportasi seperti mobil, ojek, pengiriman makanan dan pengiriman paket Di Indonesia sendiri *Grab* menyediakan layanan transportasi seperti *GrabTaxi*, *GrabBike*, *GrabCar*, serta layanan “nebeng” berupa *GrabHitch* motor atau mobil. *Grab* juga memberikan layanan pengiriman berupa *GrabExpress*, *GrabParcel*, dan *GrabFood*.

5. Visi dan Misi PT. *Grab* Indonesia

- a. Visi PT. *Grab* Indonesia Menjadi yang terdepan di Asia Tenggara
- b. Misi PT. *Grab* Indonesia
 1. Menjadi penyedia layanan paling aman di Asia Tenggara
 2. Memberikan layanan yang mudah diakses oleh semua orang
 3. Meningkatkan kehidupan para mitra, baik pengemudi maupun penumpang

6. Logo PT. *Grab*

Berikut ini merupakan Logo PT. *Grab*:⁵⁴

Gambar 3.2
Logo PT. *Grab*



⁵⁴ Dikutip dari, <http://www.grab.com/id/>. pada hari Senin tanggal 7 Desember 2020, pukul 05.22 WIB.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Studi Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online Grab* Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Di Kota Bengkulu

Tak dapat dipungkiri dan harus diakui bahwa bisnis angkutan berbasis online ini merupakan terobosan baru di bidang jasa angkutan, walaupun menuai banyak kontroversi, perkembangan teknologi yang pesat tidak dapat ditahan dan dihindari sehingga setiap teknologi baru dapat teraplikasikan dalam kehidupan sehari-hari, terlepas dari masalah tersebut, masyarakat Indonesia sangat memerlukan sarana jasa angkutan yang nyaman, aman, tepat waktu dan tidak mahal, kehadiran perusahaan *Grab* juga membuka lapangan kerja dapat mengurangi tingkat pengangguran.

Hasil dan pembahasan dalam penelitian ini Peneliti kelompokkan kedalam empat bagian. Bagian pertama perubahan sosial dan ekonomi pada *driver Grab*. Bagian kedua perubahan sosial dan ekonomi pada konsumen *Grab*. Bagian ketiga perubahan sosial dan ekonomi pada transportasi konvensional lain. Bagian keempat perspektif bisnis syariah tentang keberadaan bisnis transportasi *online Grab*

1. Perubahan Sosial dan Ekonomi Pengemudi/*Driver Grab*

Tak dapat dipungkiri dan harus diakui bahwa bisnis angkutan berbasis online ini merupakan terobosan baru di bidang jasa angkutan, walaupun menuai banyak kontroversi, perkembangan teknologi yang pesat

tidak dapat ditahan dan dihindari sehingga setiap teknologi baru dapat teraplikasikan dalam kehidupan sehari-hari, terlepas dari masalah tersebut, masyarakat Indonesia sangat memerlukan sarana jasa angkutan yang nyaman, aman, tepat waktu dan tidak mahal, kehadiran perusahaan *Grab* juga membuka lapangan kerja dapat mengurangi tingkat pengangguran.

Hasil dan pembahasan dalam penelitian ini Peneliti kelompokkan kedalam tiga bagian. Bagian pertama perubahan sosial dan ekonomi pada pengemudi/*driver Grab*. Bagian kedua perubahan sosial dan ekonomi pada konsumen *Grab*. Bagian ketiga perubahan sosial dan ekonomi pada transportasi konvensional lain.

Bagian pertama, peneliti melakukan wawancara secara mendalam secara terpisah kepada 4 orang *driver* di Kota Bengkulu, keempat *driver* berjenis kelamin laki-laki, 2 dari *driver* mengaku menjadikan pekerjaan utama dan 2 *driver* mengaku menjadikan sebagai pekerjaan sampingan.

Seperti hasil wawancara yang telah Peneliti lakukan dengan pengemudi ojek *online Grab*, salah satunya adalah *driver Grab* dari komunitas Saudara Satu Aspal (SASPAL) yang bernama Wandu yang mengatakan bahwa:

“Dengan adanya ini *Grab* sangat membantu bagi kami yang dulunya tidak memiliki pendapatan tetap dan tidak mempunyai pekerjaan tetap, sekarang ini menjadi ojek *online Grab* sudah menjadi pekerjaan tetap saya, jadi saya bisa membiayai kebutuhan sehari-hari istri dan anak saya, kata Beliau.”⁵⁵

⁵⁵ Wawancara dengan Bapak Wandu, Pengemudi Ojek *Online Grab*

Selain Bapak Wandi masih banyak lagi orang yang menjadikan *Grab* sebagai pekerjaan utama mereka untuk menghidupi keluarganya, seperti yang dilakukan oleh *driver* ojek *online Grab* lainnya yang bernama Dendi yang juga mengatakan bahwa:

“Pekerjaan sebagai ojek *online Grab* lumayan menjanjikan dalam hal pendapatan, jika banyak orderan penghasilan sehari bisa sampai Rp.200.000 bahkan lebih, itu dari pagi sampai malam, apalagi kalau bisa capai target insentif orderan, bisa lebih dari itu, saya itu orang penarik Bengkulu Utara, jadi saya datang ke Kota Bengkulu cari kerjaan lain susah karena ijazah Cuma sebatas SMA akhirnya dengar ada lowongan jadi *driver* ojek online dan alhamdulillah lumayan juga penghasilannya, dari pada tinggal di kampung jadi pengangguran, walaupun terkadang pendapatan tidak menentu, tapi lumayanlah untuk kebutuhan sehari-hari keluarga tercukupi.”⁵⁶

Bagi para mitra pengemudi, pekerjaan sebagai *driver* ojek online sangat membantu menambah penghasilan, sebagian bahkan menjadikannya sebagai pekerjaan sampingan, seperti hasil wawancara yang telah dilakukan dengan salah satu pengemudi atau *driver* ojek *online* yang bernama Yesta Kurniawan yang mengatakan bahwa:

“Saya Kerja di *Grab* kurang lebih sudah hampir 4 tahun, awal dulu *Grab* masuk ke Bengkulu Saya masih kuliah, enaknya jadi *driver Grab* kerjanya fleksibel dan tidak terikat, jadi tidak mengganggu waktu saya saat kuliah, dan setelah lulus dari kuliah, sambil saya melamar ke perusahaan lain saya kerja sebagai ojol untuk mengisi kekosongan dan Alhamdulillah sekarang sudah diterima di tempat kerja yang baru dan *Grab* saya jadikan pekerjaan sampingan di waktu libur dan saat pulang kerja bila tidak terlalu capek.”⁵⁷

Driver lainnya yang menjadikan *Grab* sebagai pekerjaan sampingan adalah salah satu pengemudi atau *driver* ojek *online* yang bernama Yogi Armando yang mengatakan:

⁵⁶ Wawancara dengan Bapak Dendi, Pengemudi Ojek *Online Grab*

⁵⁷ Wawancara dengan Bapak Yesta Kurniawan, Pengemudi Ojek *Online Grab*

“Saya di Bengkulu ngekos semenjak gabung jadi *driver Grab* alhamdulillah sudah bisa bayar uang kos sendiri gak minta ke orang tua lagi, Saya kuliah di UMB (Universitas Muhammadiyah Bengkulu) kalau lagi gak ngampus baru saya nge*Grab* walaupun gak banyak dapat orderan ya lumayanlah buat makan dan keperluan sehari-hari cukup.”⁵⁸

Oleh karena itu, perubahan *mindset* (pola pikir) tukang ojek sebagai pekerjaan rendah terbukti dengan semakin banyaknya orang yang tertarik menjadi tukang ojek *online* sebagai pekerjaan sampingan atau bahkan menjadi pekerjaan utama menjadi salah satu bentuk keberhasilan dari adanya Ojek Online.

Perubahan sosial yang muncul dari diri *driver* tentu mereka menjadi mau belajar teknologi, paling tidak belajar aplikasi *Grab* dan aplikasi *Google Map*, sebagai penunjang aktifitas sebagai *driver*.

Perubahan sosial yang sangat menonjol dari diri *driver* adalah solidaritas yang kuat pada komunitas sesama *driver Grab*, hal ini mereka lakukan untuk saling bertukar pikiran dan pengalaman seputar pekerjaan sebagai *driver Grab* dan pembahasan lainnya yang tidak terkait dengan *Grab*.

Solidaritas mereka tunjukan dengan bergabung dalam grup WhatsApp yang memudahkan mereka berkomunikasi saling membantu, selain itu mereka membuat tempat berkumpul di beberapa lokasi untuk tempat beristirahat, menunggu pesanan atau hanya sekedar bersenda gurau saja.

⁵⁸ Wawancara dengan Yogi Armando, Pengemudi Ojek *Online Grab*

Mereka mempunyai salam yang khas yaitu “Salam Satu Aspal”, *driver Grab*, ketika berjumpa di jalan biasanya mereka akan membunyikan klakson atau melambaikan tangan sebagai simbol saling menyapa. Ketika ada salah satu *driver* yang terkena masalah di jalan mereka tidak sungkan untuk membantu, jika ada *driver* yang kecelakan mereka akan menjenguknya.

Seperti hasil wawancara yang telah Peneliti lakukan dengan beberapa pengemudi ojek *online Grab*, salah satunya adalah pengemudi ojek *online Grab* dari komunitas Saudara Satu Aspal (SASPAL) yang bernama Yogi Armando yang mengatakan:

“Saya senang bisa bergabung di Komunitas SASPAL Bengkulu, disini solidaritas sesama anggotanya sangat erat seperti keluarga sendiri, pernah kejadian anggota kami motornya mogok anggota yang lain langsung datang membantu, karena kami menggunakan media WhatsApp jadi saling kasih kabar disana, bila terjadi masalah di jalan langsung *share* lokasi saja kami biasa menyebutnya “sharelok merah” untuk keadaan darurat.”⁵⁹

Selain *driver Grab* solidaritas kebersamaannya semakin kuat, perubahan sosial yang lain pada diri *driver Grab* yaitu mereka lebih bersemangat dalam bekerja, mereka mengejar poin agar mendapatkan bonus uang dari pendapatan yang mereka dapatkan, sehingga secara psikologis *driver Grab* akan lebih bersemangat dalam menyelesaikan pesanan pekerjaannya.

Driver akan terkena *suspend* (sanksi) apabila menolak pesanan yang masuk lebih dari 2 kali dalam waktu yang berdekatan, aplikasi

⁵⁹ Wawancara dengan Yogi Armando, Pengemudi Ojek *Online Grab*

mereka tidak dapat dijalankan selama 30 menit, hal ini juga menambah semangat bekerja *driver* untuk menerima pesanan pekerjaan yang masuk. *Driver* berubah menjadi pribadi yang menghargai kerja keras untuk mendapatkan uang sehingga mereka menjadi pribadi yang lebih hemat dan dapat mengatur pengeluaran uang yang mereka dapatkan.

Perubahan sosial lain pada *driver Grab* adalah mereka menjadi ramah, memberikan senyum, salam dan sapa kepada konsumen, karena hal itu merupakan SOP (Standar Operasional Prosedur) sebagai seorang *driver Grab* memberikan pelayanan yang baik untuk konsumen, temuan yang menarik rata-rata *driver* sebelum bekerja biasanya mereka akan mandi terlebih dahulu, memakai pakaian yang rapi, bersepatu dan memakai minyak wangi, agar konsumen yang menggunakan jasanya akan merasa nyaman dan senang sehingga konsumen akan memberikan bintang banyak yang dapat menaikkan performa para *driver* di aplikasi *Grab*.

Terdapat perubahan sosial yang negatif pada diri *driver Grab* yaitu mereka menjadi terlalu asyik mencari uang dengan mengejar target bonus, sehingga terkadang melupakan ibadahnya, misalkan yang beragama islam meninggalkan solatnya, perubahan sosial negatif lainnya pada diri *driver Grab* seringkali merasa kesal apabila ada order fiktif, baik itu dilakukan oleh orang iseng atau dilakukan oleh sesama *driver* agar terkena sanksi, kekesalan *driver* ini berbahaya jika tidak dapat mengontrolnya dapat menimbulkan kekerasan kepada pihak yang iseng melakukan order fiktif.

Sedangkan perubahan ekonomi pada *driver*, semua yang diwawancarai mengaku terdapat peningkatan pendapatan setelah bergabung menjadi mitra *Grab*, 2 orang yang menjadikan *Grab* sebagai pekerjaan utama, mengaku rata-rata perhari beroperasi selama 10 jam dan mendapatkan uang antara Rp.80.000 sampai dengan Rp.150.000 belum termasuk bonus.

Sedangkan 2 orang yang menjadikan *Grab* sebagai pekerjaan sampingan mengaku mereka beroperasi diwaktu senggang setelah selesai mengerjakan pekerjaan utamanya atau setelah selesai kuliah, rata-rata dalam satu hari mereka menjadi *driver Grab* selama 5 jam dan mendapatkan uang antara Rp.30.000 sampai dengan Rp.70.000, *driver* yang menjadikan *Grab* sebagai pekerjaan sampingan mengaku jarang memenuhi target poin untuk mendapatkan bonus, namun mereka tetap bersyukur karena kebutuhannya masih bisa terpenuhi.

2. Perubahan Sosial Dan Ekonomi Pada Konsumen *Grab*

Bagian Kedua, peneliti melakukan wawancara secara mendalam kepada 5 responden konsumen *Grab*, berdasarkan jenis kelamin terdiri dari 4 orang perempuan dan 1 orang laki-laki, berdasarkan latar belakang konsumen, 1 orang sebagai mahasiswa dan 4 orang sudah bekerja. Usia responden antara 20 sampai dengan 40 tahun.

Tak dapat dipungkiri bahwa sesuatu yang instan dan mudah menjadi pilihan bagi mayoritas masyarakat di masa yang moderen ini, berbagai pilihan alternatif yang lebih cepat dan mudah akan menjadi

prioritas utama bagi kebanyakan orang, dan yang paling penting adalah canggihnya teknologi yang ada pada masa kini mampu memenuhi keinginan manusia dalam memenuhi kebutuhan secara instan.

Dengan adanya jasa angkutan *online Grab* ini yang dapat memudahkan bagi pengguna jasa angkutan dalam menggunakannya, baik dari segi cara pemesanannya, harga jasa angkutannya maupun cara pembayarannya yang kemudian banyak masyarakat yang pada awalnya menggunakan jasa angkutan umum yang dalam hal ini ojek pangkalan dan angkutan kota beralih menggunakan jasa angkutan ojek online yaitu *Grab*.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan yang salah satunya hasil wawancara dengan seorang guru Sekolah Dasar di salah sekolah swasta di Bengkulu yang bernama Ibu Tiurma yang mengatakan bahwa:

“Saya sudah sekitar 3 tahun pakai jasa angkutan ojek online *Grab* dan memang sangat membantu, dikarenakan cara pesannya mudah, dimanapun bisa, apalagi saya tinggal di perumahan yang lokasinya jauh dari jalan raya, pesan ojek hanya lewat handphone melalui aplikasi *Grab*, tidak seperti ojek pangkalan atau angkot harus jalan kaki lagi keluar kepinggir jalan raya, cari angkot atau datang ke pangkalan ojek kalau mau minta diantar, tidak hanya itu, tarifnya juga lebih murah di bandingkan dengan ojek pangkalan, dan terkadang ada promo-promo diskon tarifnya, cara pembayarannya juga bisa tunai dan non tunai melalui OvoPay, pokoknya lebih baguslah dibandingkan dengan ojek pangkalan atau angkot.”⁶⁰

Senada dengan wawancara sebelumnya, salah satu konsumen ojek online *Grab* yang bernama Fitriyani juga mengatakan bahwa:

⁶⁰ Wawancara dengan Ibu Tiurma, Pelanggan Ojek *Online Grab*

“Ojek *online* khususnya *Grab*, sangat membantu dalam mendukung aktivitas, memberikan berbagai macam jenis layanan, jadi bukan hanya sebagai ojek saja, tapi bisa juga bisa digunakan untuk memesan makanan ataupun mengirim barang dan masih banyak lagi jenis layanan lain yang juga sangat membantu, saya pakai *Grab* untuk ngantar makanan yang saya jual secara *online* lewat media sosial, dan ongkirnya di bagi dua kadang juga ada yang bersedia ongkirnya ditanggung penuh sama yang beli, ya tergantung kesepakatan lah negonya gimana, intinya *Grab* sangat membantulah dalam usaha saya jadi gak perlu karyawan lagi untuk jadi tukang antar.”⁶¹

Selanjutnya Peneliti melakukan wawancara kepada salah seorang guru SDIT Al-Aufa yang bernama Bapak Taufik yang mengatakan:

“Di Sekolah kami biasa menggunakan jasa Transportasi *online Grab* untuk mengantar murid-murid pulang ke rumahnya, biasanya orang tua si murid yang mnghubungi kami untuk meminta tolong di pesankan *Grab* jadi setiap pulang sekolah murid-murid kami panggil satu persatu bila *Grab* yang dipesan sudah tiba di lokasi.”⁶²

Perubahan sosial yang terjadi dalam kasus ini yaitu anak-anak yang biasanya di antar dan di jemput orang tuanya ke sekolah sekarang lebih sering menggunakan jasa orang lain untuk mengantar dan menjemput anak-anaknya di sekolah, disini Peneliti menelusuri lebih lanjut alasan orang tua si murid tidak menjemput anaknya sendiri dan lebih memilih menggunakan jasa ojek *online Grab*.

Dari keterangan yang peneliti dapatkan alasan mereka (para orangtua murid) cukup beragam ada yang beralasan tidak memiliki kendaraan, ada yang tidak bisa menjemput karena masih bekerja di kantor, ada juga yang memang sengaja lebih memilih menggunakan jasa ojek *online Grab* ketimbang menjemput anaknya dengan kendaraan sendiri,

⁶¹ Wawancara dengan Ibu Fitriyani, Pelanggan Ojek *Online Grab*

⁶² Wawancara dengan Bapak Taufik , Pelanggan Ojek *Online Grab*

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti terhadap informan, secara umum dapat disimpulkan bahwa saat ini, mereka semua merasa senang dan lebih memilih menggunakan jasa angkutan ojek online *Grab* dibandingkan dengan jasa angkutan ojek pangkalan, karena ojek online *Grab* memberikan banyak sekali manfaat dan kemudahan, seperti lebih efisien, mudah dan praktis dalam hal memesannya, lebih nyaman, aman dan terpercaya, kemudahan dalam membayar, karena menyediakan pembayaran non tunai dengan menggunakan jenis layanan *OvoPay* dan juga memberikan kepastian tarif yang dibebankan sebelum menggunakan jasa angkutannya dan berbagai kemudahan lainnya.

Hampir semua konsumen yang diwawancarai mengatakan bahwa kehadiran *Grab* sangat membantu mereka dalam mengantarkan ke suatu tempat atau hanya sekedar memesan makanan, apalagi pada saat hujan. Seperti wawancara yang Peneliti lakukan dengan informan yang bernama Ibu Regina yang mengatakan:

“Saya biasanya memesan makanan lewat *Grabfood* untuk keluarga di rumah saat malam hari, karena kalau kerja pulang sore dan gak sempat lagi mau masak untuk makan malam jadi kalau mau makan malam tinggal pesan *GrabFood* saja, belanja sayuran dan bahan-bahan dapur juga biasanya minta tolong sama abang *Grab*, walaupun di aplikasi gak ada layanan untuk belanja di pasar tetapi ada saja *driver* yang mau disuruh belanja di pasar.”⁶³

Perubahan sosial yang muncul pada diri konsumen *Grab* adalah jika memesan layanan *Grab* konsumen merasa bangga sebagai kelas sosial

⁶³ Wawancara dengan Ibu Regina, Pelanggan Ojek *Online Grab*

yang telah memanfaatkan teknologi untuk kemudahan mereka, konsumen mengaku hampir selalu memberikan bayaran lebih dari pada yang tertera di aplikasi, menariknya mereka memilih *Grab* karena dianggap lebih murah dari transportasi konvensional lain dan dapat melihat harga terlebih dulu sebelum memesan.

Sehingga disatu sisi konsumen memilih *Grab* karena dianggap lebih murah akan tetapi konsumen menjadi lebih dermawan memberikan bayaran lebih kepada *driver Grab*, apabila pelayanan *driver* dianggap memuaskan dalam hal keramahan, kecepatan dan kebaikan kecil yang dilakukan oleh *driver* kepada konsumen, menjelaskan kualitas layanan yang diberikan oleh *Grab* akan mempengaruhi persepsi konsumen secara berbeda terhadap penggunaan layanan tersebut.

Mendapatkan pelayanan yang baik dari *driver Grab*, membuat konsumen menjadi manja, jika ada perilaku *driver Grab* yang dianggap kurang memberikan pelayanan yang baik, misalnya telat hadir, pakaian kurang rapi, badan kurang wangi, atau ada ucapan yang menyinggung hati. Biasanya konsumen langsung menegur *driver* atau memberikan bintang sedikit dan komplain pada aplikasi *Grab*.

Perilaku ingin mendapatkan pelayanan yang baik ini seringkali konsumen juga menuntut pada transportasi lain untuk memberikan pelayanan yang sama seperti *Grab*. Sehingga umumnya konsumen cenderung setia memilih *Grab* sebagai layanan transportasinya ketimbang

transportasi konvensional karena konsumen mengetahui bahwa *Grab* memberikan layanan yang lebih baik dari pada transportasi konvensional.

Konsumen mengaku dengan adanya *Grab* mereka lebih malas menggunakan kendaraan pribadi untuk pergi membeli makanan, biasanya pada saat malam hari atau pada saat sedang hujan, mereka lebih sering menggunakan jasa mengantar makanan (*GrabFood*) yang dibelikan oleh *driver Grab* dan langsung diantarkan ke tempat tujuan. Dengan kemudahan layanan memesan makanan ini menjadikan konsumen sering membeli makanan di luar.

Tanpa disadari konsumen menjadi berperilaku konsumtif, apalagi sering terjadi biaya layanan memesan makanan (*GrabFood*) lebih mahal dari harga makanan yang dipesan, misalkan salah satu responden mengaku pernah memesan nasi goreng seharga Rp.12.000 biaya antar makanan (*GrabFood*) Rp.14.000 sehingga responden tersebut mengeluarkan uang Rp.26.000 hanya untuk membayar satu bungkus nasi goreng. Seperti wawancara peneliti kepada seorang mahasiswa IAIN Bengkulu bernama Ayu Rosita yang mengatakan:

“Saya pernah pesan makanan dari aplikasi *Grab* saat itu hari hujan seharian mau keluar susah dan takut juga karna sudah malam jadi pesan *Grabfood* aja walaupun harga ongkosnya lebih mahal dari pada harga makanan yang di pesan ya gak masalah sih kalau sesekali.”⁶⁴

⁶⁴ Wawancara dengan Ayu Rosita, Pelanggan Ojek *Online Grab*

Perubahan ekonomi pada diri konsumen, mereka mengatakan tidak terdapat perubahan signifikan dalam hal ekonomi mereka, akan tetapi saat peneliti menggali informasi lebih mendalam, peneliti mendapatkan temuan peningkatan pengeluaran uang yang signifikan pada konsumen *Grab*, terutama konsumen yang menggunakan *Grab* sebagai transportasi utamanya yang sebelumnya mengeluarkan uang Rp.5.000 setiap kali jalan menuju ke tempat kerja menggunakan transportasi angkutan umum.

Dengan beralih ke *Grab* konsumen mengeluarkan Rp.10.000 sekali jalan menuju ke tempat kerja, jika dalam sehari berangkat pergi menggunakan *Grab* maka pengeluaran Rp.20.000 jika pendapatan dari hasil kerja perhari Rp.50.000 maka pengeluaran untuk membayar *Grab* sudah 40% dari total pendapatan, hal ini menunjukkan terjadi perubahan perilaku ekonomi yang kurang efisien.

Apalagi jika melihat pengeluaran konsumen menggunakan layanan antar makanan (*GrabFood*) yang menjadikan konsumen lebih sering membeli makanan diluar dari pada makan masakan sendiri yang tentu saja akan menambah pengeluaran harian, ditambah biaya antar makanan (*GrabFood*) yang terkadang biayanya lebih mahal daripada harga makanan itu sendiri.

Bagi konsumen yang menggunakan *Grab* pada saat tertentu saja, pilihan menggunakan *Grab* mereka mengatakan pilihan yang tepat secara ekonomi, karena lebih praktis, lebih cepat dan tentu saja lebih murah dibandingkan dengan menggunakan transportasi konvensional, konsumen

dapat berhemat waktu, tenaga dan tentu saja uangnya, yang baik untuk ekonomi konsumen.

3. Perubahan Sosial dan Ekonomi Pada Pengemudi Transportasi Konvensional

Bagian yang ketiga, peneliti melakukan wawancara mendalam kepada responden yang berlatar belakang 2 tukang ojek pangkalan, 2 sopir angkutan kota. Keenam responden berjenis kelamin laki-laki, usia antara 27 sampai dengan 50 tahun. Semua responden mengaku dengan adanya *Grab* pendapatan mereka berkurang lebih dari 50%. Mereka berpendapat seharusnya *Grab* dilarang beroperasi di wilayah mereka, karena mengancam mata pencaharian mereka.

Beralihnya pengguna ojek pangkalan dan angkutan kota atau angkot ke jasa angkutan *online Grab* membuat beberapa pekerja ojek pangkalan dan sopir angkot mengeluh, beberapa pekerja tersebut menyuarakan keluhan mereka dengan mengadakan demo dimana-mana, tidak sedikit dari mereka yang melarang ojek online untuk beroperasi di daerah tempat pangkalan mereka berada, bahkan ada juga oknum-oknum yang menggunakan kekerasan fisik untuk menakut-nakuti pengemudi ojek online agar tidak beroperasi dan mengambil penumpang. Seperti yang dirilis dalam berita online bengkuluexpress.com.

Di beberapa titik jalan, sopir angkot menghentikan sopir *Grab* saat mengemudi, seperti di Simpang 5 Kota Bengkulu serta di depan

Bencoolen Mall. Penumpang yang di angkut juga di paksa untuk turun dari mobil *Grab*. Aksi mogok mengangkut penumpang dan sweeping itu, dipicu oleh banyaknya *Grab* di Kota Bengkulu. Sopir angkot menilai, banyaknya *Grab* membuat penghasilan mereka menurun, tidak hanya *GrabCar*, *GrabBike* juga diminta untuk tidak beroperasi terlebih dahulu.⁶⁵

Kisruh antara jasa angkutan online *Grab* dengan angkutan umum lainnya di Kota Bengkulu terus berlanjut, seperti yang dirilis dalam berita online kompas.com ratusan sopir angkot lima warna di Kota Bengkulu, menggelar aksi mogok untuk ketiga kalinya pada Rabu (5/9/2018), aksi mogok para sopir angkot ini menuntut Pemerintah segera menutup aplikasi angkutan online *Grab*, aksi mogok ini dilakukan di halaman kantor Gubernur Bengkulu, ratusan sopir angkot itu berasal dari angkot merah, putih, kuning, hijau dan biru, menurut mereka sejak ada *Grab* pendapatan mereka menurun hingga 50%, mereka meminta *Grab* ditutup karena tidak berizin dan tidak bayar pajak ke negara, berbeda dengan angkot yang bayar pajak, sementara itu ketegangan terus terjadi antara pengemudi *GrabCar* dengan sopir angkot, beberapa kali perkelahian terjadi namun dapat diselesaikan oleh polisi.⁶⁶

Dari beberapa hasil wawancara yang telah dilakukan oleh Peneliti salah satunya adalah wawancara dengan pengemudi ojek pangkalan yang selalu mangkal di pangkalan ojek Jalan Semangka Pasar Panorama

⁶⁵ Dikutip dari <http://bengkuluekspress.com>, pada hari Rabu tanggal 8 Januari 2020 pukul 22.10 WIB.

⁶⁶ Dikutip dari <http://kompas.com>, pada hari Rabu tanggal 8 Januari 2020 pukul 01.29 WIB.

Bengkulu yang mengeluhkan adanya ojek online yaitu Bapak Hendrik Setiawan, atau sering dipanggil Dang Hen, yang sudah sekitar 7 tahun menjadi Tukang Ojek Pangkalan Beliau mengatakan bahwa:

“Memang selama ada ojek *online* pendapatan kami menurun yang biasanya sebelum ada ojek online, pendapatan kami bisa dapat diatas Rp.100.000 lebih, tapi setelah ada ojek online, pendapatan kami hanya kisaran Rp.50.000, bahkan terkadang di bawah Rp.50.000.”⁶⁷

Hal serupa tidak hanya dirasakan di pangkalan ojek Pasar Panorama, tetapi juga dirasakan oleh tukang ojek di pangkalan ojek Simpang Beringin. Seperti hasil wawancara yang dilakukan dengan salah satu Tukang Ojek simpang beringin yaitu Bapak Sofyan yang sudah sekitar 15 tahun menjadi Tukang Ojek pangkalan yang juga mengeluhkan adanya ojek online Beliau mengatakan bahwa:

“Pendapatan kami berkurang sekali, selama ada ojek online, pendapatannya hanya kisaran Rp.30.000 sampai 40.000/hari, padahal masih ada 4 orang anak yang harus dibiayai, kata beliau.”⁶⁸

Tidak hanya di rasakan oleh tukang ojek pangkalan, beberapa angkutan umum lain yang ikut merasakan dampak dari hadirnya jasa angkutan online *Grab* di Kota Bengkulu yaitu pengemudi Angkutan Kota atau sopir angkot, seperti hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan salah satu sopir Angkot warna merah yaitu Bapak Marlan yang sudah sekitar 8 tahun lebih menjadi Sopir Angkot Beliau mengatakan bahwa:

⁶⁷ Wawancara dengan Bapak Hendrik Setiawan, Tukang Ojek Pangkalan

⁶⁸ Wawancara dengan Bapak Sofyan Tukang Ojek Pangkalan

“Saya jadi Sopir Angkot sudah 8 tahun lebih. Kalau normalnya pendapatan perhari bisa dapat Rp.150.000 bahkan bisa lebih, sekarang ini sudah agak merosot dikarenakan adanya *Grab*, kalau sekarang pendapatannya di rata-ratakan hanya dapat Rp.70.000 perhari, menurut Saya *Grab* di Bengkulu ini belum wajar dan dari pemerintah belum resmi, karena posisi istilahnya penumpang ini bukan seperti kota-kota yang lain, jadi menurut saya *Grab* ini belum bisa di anggap di Kota Bengkulu ini, karena dampaknya sangat merugikan kami-kami yang jadi sopir angkot.”⁶⁹

Hal serupa tidak hanya dirasakan oleh sopir angkot Merah akan tetapi angkot-angkot lainnya juga ikut merasakan dampak keberadaan *Grab*, seperti hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan salah satu Sopir Angkot warna Kuning yaitu Bapak Rizal yang sudah sekitar 8 tahun lebih menjadi Sopir Angkot Beliau mengatakan bahwa:

“Penghasilan kami taksiran perhari biasanya itu Rp.100.000 lebih, semenjak adanya *Grab* di Bengkulu tinggal Rp.25.000 sehari, kadang tidak ada gaji, setoran pun juga kadang-kadang nunggak Kami, minimal penghasilan dulunya bisa dapat sampai Rp.200.000 kotor kalau lagi ramai, semenjak adanya *Grab* ini Rp.100.000 pun tidak sampai.”⁷⁰

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, bukan hanya mengenai berkurangnya pendapatan saja yang mereka (tukang ojek pangkalan dan sopir angkot) keluhkan, mereka juga mengeluhkan tentang cara penjemputan yang dilakukan oleh *driver* ojek online, seperti yang disebutkan oleh Bapak Eflan yang mengatakan bahwa:

“Biasanya itu, ada *driver* ojek online yang mengambil penumpang di dekat pangkalan ini, tidak menggunakan aplikasi, tapi dengan cara di panggil langsung, jadi itu kami tidak setuju dengan cara seperti itu, harusnya tetap pakai aplikasi, kata beliau.”

⁶⁹ Wawancara dengan Bapak Marlan, Sopir Angkutan Kota

⁷⁰ Wawancara dengan Bapak Rizal Sopir Angkutan Kota

Keluhan lainnya juga datang dari sopir angkot mereka juga mengeluhkan tentang cara penjemputan yang dilakukan oleh *driver* ojek *online*, seperti yang disebutkan oleh Bapak Rizal yang mengatakan bahwa:

“Mereka ini (*driver Grab*) ibaratnya sudah ngambil lahan kami, khususnya di sekolah tempat kami biasa jemput penumpang, semenjak ada *Grab* anak sekolah makin sedikit yang mau naik angkot, pokoknya abang rengam nian kalau lihat ada orang pakai jaket *Grab* di tempat kami biasa jemput penumpang.”

Tidak hanya di Sekolah tempat biasa angkot kuning mencari penumpang, sopir angkot putih juga merasa lahannya di ambil oleh ojek *online Grab*, seperti yang disebutkan oleh Bapak Zainal Sopir Angkot warna putih yang mengatakan bahwa:

“Kami (Sopir Angkot) biasa menjemput penumpang di sekitar Bandara, dan angkot selalu penuh, namun semenjak ada *Grab*, jadi sulit dapat penumpang kalau di Bandara, awalnya kami bingung kenapa penumpang di bandara semakin sedikit ternyata kami baru tahu di Bengkulu sudah ada *Grab*, yang kami kesal *GrabCar* ini tidak ada logo khusus di mobil mereka berbeda dengan Taxi mereka ada izin resmi dari pemerintah di tandai dengan plat kuning, kalau *Grab* tidak ada, itulah awalnya kami tidak tahu kalau *Grab* yang sering mengambil calon penumpang kami.”⁷¹

Ratusan Sopir Angkutan Kota trayek 5 warna se-Kota Bengkulu melakukan aliansi dan menggelar aksi demonstrasi menuntut *Grab* berhenti beroperasi, seperti yang dirilis dalam media center online HUMAS Pemerintah Provinsi Bengkulu bengkuluprov.go.id.

Ratusan pengemudi angkutan Kota Bengkulu trayek lima warna, memarkirkan kendaraannya di ruas jalan pembangunan, depan Kantor Gubernur Bengkulu, Selasa, (28/8/2018).

⁷¹ Wawancara dengan Bapak Rizal Sopir Angkutan Kota

Aliansi angkot lima warna se-Kota Bengkulu ini, melakukan aksi mogok, menuntut agar mode transportasi online *Grab* dilarang beroperasi hingga mempunyai izin sebagai angkutan umum.

Setelah menyuarkan tuntutananya di depan gerbang Kantor Gubernur, ketua aliansi angkot lima warna Yupiter Kenedi, koordinator lapangan aksi Endang dan beberapa perwakilan sopir angkot ini, menemui Sekda Provinsi Nopian Andusti, pertemuan yang juga dihadiri pejabat dari Dinas Perhubungan, Kominfo dan Statistik, serta Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, berlangsung alot hingga sore hari.

Setelah berapa lama melakukan hearing dengan perwakilan berbagai pihak, akhirnya perwakilan sopir angkot bersama pemerintah daerah menghasilkan beberapa kesepakatan, berikut 3 point kesepakatan hearing antara pemerintah provinsi Bengkulu dan aliansi angkot 5 warna kota Bengkulu:

- a. Pemerintah Provinsi Bengkulu akan menindaklanjuti kegiatan hearing antara Pemerintah Provinsi Bengkulu dan Aliansi Angkot lima warna Kota Bengkulu tentang keberadaan *Grab* yang ada di Provinsi Bengkulu, dengan cara memerintahkan penutupan sementara (meng-offline-kan) terhadap kendaraan yang beroperasi mengangkut penumpang/masyarakat umum yang belum/tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana yang dipersyaratkan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM.108 Tahun 2017.

- b. Pemerintah Provinsi Bengkulu melalui Dinas Kominfotik dan Dinas Perhubungan akan mengadakan pertemuan / rapat koordinasi dengan pihak *Grab* atau PT. STI (Solution Transportasi Indonesia) dan instansi terkait lainnya pada tanggal 5 September 2018.
- c. Pemerintah Provinsi Bengkulu melalui Dinas Kominfotik dan Dinas Perhubungan akan berkoordinasi dengan pihak Kepolisian dan Satpol PP, untuk melakukan pengawasan terhadap Angkutan Sewa Khusus Online yang tidak/belum memiliki izin sebagaimana dimaksud.

Setelah mendapatkan jawaban atas aksinya, ratusan sopir angkot yang sejak pagi mogok ini, membubarkan diri dengan tertib.

Hadirnya Jasa Angkutan *Online Grab* di Kota Bengkulu Menuai Pro dan Kontra di kalangan masyarakat, seperti yang dirilis dalam salah satu media berita online bengkuluekspres.com. Sebagian masyarakat menolak aplikasi berbasis online ini ditutup lantaran berbagai kelebihan yang ditawarkannya, sebagian lagi menolak karena dinilai mematikan ekonomi angkutan umum.

Ketua Organda Provinsi Bengkulu, Syaiful Anwar mengatakan, ada sekitar 1.500 sopir angkot menuntut agar aplikasi online tersebut segera ditutup, karena sudah menyengsarakan pengemudi angkutan umum resmi. Ia menjelaskan sejak transportasi umum berbasis aplikasi online beroperasi, penghasilan para sopir angkot menurun drastis. Bahkan beberapa sopir angkot hanya bisa menyeter sekitar Rp150 ribu hingga

Rp200 ribu. Padahal sebelumnya, rekannya itu bisa menyetor hingga Rp300 ribu.”Ini jelas merugikan sopir angkot di Bengkulu,” kata Saiful.

Akibat berkurangnya pemasukan tiap bulan, banyak sopir angkot tidak sanggup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti membayar kontrakan. Bahkan, ada istri yang meminta cerai.

“Kami bukannya mempermasalahkan kalah saing dengan transportasi berbasis online. Selama mereka menaati aturan-aturan yang sudah ada, membayar pajak, jika mereka taksi maka mereka memasang plat kuning, ada argo dan tera, kami tidak mempermasalahkan,” papar Saiful.

Selain itu, banyak juga sopir angkot mengaku rugi karena harus mengeluarkan biaya untuk mengurus semua persyaratan agar menjadi transportasi umum yang legal.

“Sementara, pengendara *Grab* kan menggunakan mobil pribadi. Bahkan, ketika kami perhatikan dari platnya tidak ada yang berwarna kuning, ini kan artinya mereka tidak memiliki izin dari Pemerintah,” tukas Saiful.

Sementara itu, salah satu pengemudi transportasi berbasis online *Grab*, Satria mengatakan, tidak mempermasalahkan jika para sopir kendaraan umum konvensional protes. Dia hanya berharap sopir angkot tidak anarkis.

”Saya memang tau mereka berdemonstrasi karena mengeluh mengenai pendapatannya yang banyak berkurang setelah ada kehadiran *Grab*. Tapi, itu semua kini ada di tangan pemerintah,” ujar Satria.

Sebab yang membuat aturan dan hukum adalah pemerintah. Dia turut menyebut justru dengan kehadiran *Grab* sejenis membantu pemerintah menciptakan lapangan pekerjaan.

“Saya kembalikan kepada masyarakat selaku pengguna, apakah mereka ingin *Grab* ditutup atau tidak. Pemerintah atau pejabat yang berwenang terhadap masalah ini juga perlu membuat kajian apakah transportasi berbasis online memberikan banyak manfaat atau malah merugikan,” tukas Satria.

Selain itu, Pengamat Transportasi dan Kebijakan Publik Bengkulu, Hardiansyah, ST.MT. Mengatakan, walaupun *Grab* memanfaatkan teknologi, tetapi *Grab* memberikan jasa layanan transportasi bagi publik. Di saat angkot dikenai pajak, kir (pengujian kendaraan bermotor), dan dituntut memiliki pull *Grab* tidak memenuhi itu semua.

“Sementara, angkutan seperti *Grab* kan tidak. Masalahnya kan di situ. Menguntungkan konsumen, tetapi bagi angkot pada umumnya merugikan karena mereka berizin,” ujar Hardiansyah.

Pihaknya menyarankan sebaiknya angkot juga memberikan fasilitas serupa agar tidak menimbulkan rasa iri dan tidak selalu merasa merugi, karena selama ini angkot selalu menganggap *Grab* selalu untung dengan aplikasi.

“Tetapi, angkot juga harus berbenah diri, memberikan fasilitas setara *Grab*. Alasan publik menggunakan *Grab* kan karena fasilitasnya mewah,” tutupnya.⁷²

Dari Hasil observasi dan wawancara yang peneliti lakukan terhadap informan tidak sedikit dari pengemudi ojek online yang dulunya adalah pengemudi ojek pangkalan, mereka memutuskan untuk beralih dari ojek pangkalan ke ojek online (*Grab*) dengan alasan lebih menguntungkan dibandingkan menjadi tukang ojek pangkalan, seperti wawancara yang

⁷² Azhar, Rajman, *Ratusan Angkot di Kota Bengkulu Mogo*. dikutip dari <http://bengkuluexpress.com/ratusan-angkot-di-kota-bengkulu-mogok>, pada hari Rabu tanggal 8 Januari 2020 pukul 22.10 WIB.

peneliti lakukan dengan salah seorang pengemudi ojek pangkalan yang kini beralih menjadi pengemudi ojek online yaitu Bapak Eflan beliau mengatakan:

“Kalau Saya bekerja sebagai ojek pangkalan ini mulai dari tahun 2007 sampai sekarang. Kalau saya sudah bergabung juga dengan Ojek *Online (Grab)* Alhamdulillah dalam jangka 2 tahun ini saya sudah bergabung dengan *Grab*, tapi posisi kita tetap di pangkalan karena sambil kita mangkal disini sekaligus kita menunggu orderan *online* juga, karena ojek pangkalan sudah punya langganan juga. Tanggapan Bapak terhadap hadirnya Transportasi *Online* di Kota Bengkulu ini, Alhamdulillah ya berarti sudah ada kemajuan, mudah-mudahan Bengkulu kedepannya lebih baik dengan adanya Ojek *Online* baik berupa transportasi roda 2 maupun roda 4, ini mengurangi beban masyarakat yang tadinya tidak ada pekerjaan Alhamdulillah sekarang sudah ada pekerjaan sebagai Ojek *Online*, dan juga masyarakat kadang-kadang terkendala masalah transportasi mau naik Angkot susah, harus keluar rumah dulu dan juga Angkot sekarang ini sudah mulai susah di temui, dengan adanya ojek online ini Alhamdulillah kan bisa di jemput di rumah, jadi tidak perlu reopot-repot lagi, mudah-mudahan kedepannya masih tetap ada kemajuan di bidang transportasi.”⁷³

Dari keterangan yang disampaikan oleh Bapak Eflan hadirnya jasa angkutan online *Grab* di Kota Bengkulu terbukti sedikit berhasil meningkatkan taraf hidup masyarakat, namun Peneliti mencoba menelusuri lebih jauh terhadap masyarakat yang masih bertahan menjadi pengemudi ojek pangkalan, dan dari beberapa wawancara yang peneliti lakukan dapat disimpulkan mereka yang tidak beralih dari ojek pangkalan ke ojek *online* rata-rata adalah Mereka (tukang ojek pangkalan) yang berusia lanjut dan kurang mengerti teknologi dalam hal ini menggunakan *smartphone*, seperti wawancara yang peneliti lakukan kepada Bapak Sofyan beliau mengatakan:

⁷³ Wawancara dengan Bapak Eflan, Tukang Ojek Pangkalan

“Bapak pingin juga daftar jadi ojek online, pernah coba minta tolong teman juga untuk di daftarkan jadi ojek online *Grab*, tapi ya tidak bisa karena di *Grab* mereka ada batasan usia, Bapak juga kurang ngerti makai hp android ya biasa pakai hp gaplek yang cuma bisa nelpon dan sms, yah kalo masalah itu kan bisa belajar sama teman yang sudah daftar.”⁷⁴

Selain itu ada juga yang mengaku tidak bisa mendaftar untuk bergabung menjadi pengemudi *Grab* karena kendaraan mereka tidak sesuai kriteria persyaratan untuk mendaftar sebagai ojek online *Grab*, seperti keterangan yang disampaikan Bapak Hendrik Setiawan yaitu:

“Saya sudah lama tahu ada Ojek *Online* di Bengkulu, kenapa Saya tidak mendaftar jadi Ojek *Online* juga salah satunya terkendala di motor, motor Saya sudah tahun lama jadi tidak memadai masalah motor itu saja, sebenarnya mau mendaftar jadi Ojek *Online* cuma karena itu tadi motornya tidak memenuhi persyaratan untuk mendaftar.”⁷⁵

Pada dasarnya perselisihan atau konflik yang terjadi antara pengemudi ojek pangkalan dengan pengemudi ojek online adalah hanya sebuah kesalahan dalam hal komunikasi dan ketidaksiapan dari para pengemudi ojek pangkalan dalam menghadapi era modernisasi dalam hal perkembangan kecanggihan teknologi. Dengan berbagai alasan yang diungkapkan oleh pengemudi ojek pangkalan yang masih bertahan menjadi pengemudi ojek pangkalan yang membuat mereka mengalami kekurangan dalam hal pendapatannya.

Perubahan perilaku pada tukang ojek pangkalan dan sopir angkutan kota, mereka mengeluh karena pendapatan mereka berkurang dikarenakan beralihnya konsumen mereka ke *Grab*, mereka menyuarkan keluhan

⁷⁴ Wawancara dengan Bapak Sofyan, Tukang Ojek Pangkalan

⁷⁵ Wawancara dengan Bapak Hendrik Setiawan, Tukang Ojek Pangkalan

dengan berdemo dimana-mana menuntut agar *Grab* dilarang beroperasi diwilayahnya, mereka juga lebih mudah emosi, mereka merasa jengkel apabila ada konsumen yang menolak ditawarkan layanan mereka dan lebih memilih *Grab*, inilah yang memicu emosi atau kemarahan tukang ojek pangkalan dan sopir angkot, apalagi jika ada *driver Grab* yang mengambil penumpang di area wilayah mereka yang telah disepakati *driver Grab* tidak boleh mengangkut penumpang, misalnya di bandara, sekolah, mall dan tempat-tempat khusus yang telah disepakati antara ojek pangkalan, sopir angkot dengan *Grab*.

Kemarahan sopir angkot pernah menimbulkan pertikaian dengan sopir *GrabCar* di Kota Bengkulu, Ternyata selain perubahan sosial yang negatif yaitu mudah marahnya pengemudi transportasi konvensional, terjadi juga perubahan sosial yang positif yakni mereka lebih bersemangat menghampiri calon konsumen, dengan menawarkan jasanya, misalnya tukang ojek pangkalan yang sampai menunggu kehadiran penumpang bus yang baru saja turun. Perubahan sosial ini dapat dikatakan positif karena sebelumnya tukang ojek pangkalan dan sopir angkutan kota lebih suka bermalas-malasan menunggu penumpang datang, mereka mulai menyadari jika calon penumpang tidak dijemput hanya menunggu saja maka penumpang akan memesan *Grab*.

Perubahan ekonomi yang dirasakan oleh transportasi konvensional yaitu sangatlah berdampak dengan adanya *Grab* mereka mengaku bahwa banyak penumpangnya beralih ke *Grab* sehingga pendapatan mereka turun

hingga 50%, jika sebelum ada Grab pendapatan mereka tiap hari berkisar antara Rp.100.000 sampai dengan Rp.200.000 namun mereka sekarang mengaku paling banyak mendapatkan uang hanya sekitar Rp. 30.000 sampai dengan Rp.50.000 saja tiap harinya, tentu berkurangnya pendapatan harian mereka berdampak sangat signifikan pada ekonomi keluarga, apabila mereka tidak mau beralih pada pekerjaan lain yang lebih menjanjikan atau melakukan inovasi baru yang dapat mempertahankan pekerjaan dan meningkatkan pendapatan mereka, maka perekonomian mereka akan semakin hancur, apalagi rata-rata dari mereka merokok, sehingga ada pengeluaran cukup besar untuk membeli rokok jika mereka tidak berhenti merokok.

B. Perspektif Bisnis Syariah Tentang Keberadaan Bisnis Transportasi

Online Grab

Dalam perspektif bisnis syariah, bisnis dapat dikatakan sebagai bisnis yang sesuai dengan perspektif bisnis syariah jika telah memenuhi atau menjalankan 3 (tiga) syarat dalam konsep bisnis syariah antara lain, prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan bisnis syariah.

1. Prinsip Dasar Bisnis Syariah

Dalam perspektif bisnis syariah, prinsip dasar bisnis syariah menjadi hal yang utama dalam menentukan bisnis tersebut sesuai dengan bisnis syariah atau tidak. Prinsip dasar bisnis syariah tersebut adalah halal dan *tayyib* (baik) yang dalam hal ini *tayyib* (baik) terdiri dari *ihsan* dan *tawazun*.

a. Prinsip Dasar Halal

Prinsip dasar halal dalam bisnis yang dilakukan yaitu dengan menghindari kegiatan atau transaksi bisnis yang dilarang yang dalam al-Qur'an kegiatan atau transaksi bisnis yang dilarang tersebut adalah kegiatan atau transaksi bisnis yang mengandung unsur *riba*, *maysir*, *gharar*, *al-batil* (kebatilan), *al-fasad* (kerusakan) dan *al-zalim* (kezaliman).

Berdasarkan kaidah fikih yang disepakati oleh banyak ulama yang menyebutkan bahwa, segala hal dalam berbisnis atau bermuamalah pada dasarnya adalah dibolehkan kecuali ada dalil yang mengharamkannya (*al-ashlu fi al-mu'amalah al-ibaahah illaa an-yadulla daliilaan 'alaatahriimihaa*).

Pada dasarnya kegiatan atau transaksi dalam bisnis jasa transportasi online *Grab* adalah kegiatan atau transaksi dalam hal jual beli jasa, perusahaan jasa transportasi online *Grab* menawarkan sebuah layanan jasa transportasi ojek yang berbasis online atau dengan menggunakan aplikasi online *Grab*, sehingga dalam proses transaksi calon konsumen atau penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan ojek online harus mememesannya melalui aplikasi *Grab*.

Oleh karena itu, dalam hal jual beli barang atau jasa, rukun dan syarat jual beli menjadi bagian yang harus dipenuhi terlebih dahulu untuk mengetahui kegiatan atau transaksi yang dilakukan sesuai dengan prinsip dasar bisnis syariah.

Adapun rukun dalam sebuah transaksi jual beli yaitu adanya akad (ijab kabul), orang yang berakad atau pihak-pihak yang berakad, *ma'kud 'alaih* atau barang dan jasa yang diperjual belikan dan ada nilai tukar barang pengganti yang dalam hal ini adalah alat pembayarannya (uang), adapun syarat yang dimaksud dalam hal ini adalah sesuatu yang disandarkan dalam rukun jual beli, seperti dalam hal akad (ijab kabul), harus jelas akad dalam transaksinya, pihak-pihak yang melakukan transaksi harus berakal atau memahami transaksi yang akan dilakukan.

Barang dan jasa yang diperjualbelikan merupakan barang dan jasa yang halal, baik dan jelas sumbernya baik kualitas, berat, takaran dan ukuran yang jelas sehingga tidak menimbulkan keraguan, ada nilai tukar pengganti barang dan jasa yaitu sesuatu yang memenuhi tiga syarat seperti dapat menyimpan nilai (*store of value*), dapat menilai atau menghargakan suatu barang (*unit of account*) dan dapat dijadikan alat tukar (*medium of exchange*).

Oleh karena itu, jika dikaitkan dengan jasa transportasi online *Grab* berdasarkan transaksi bisnis yang dilakukan dalam proses jual beli jasa telah memenuhi rukun dan syarat dalam jual beli barang dan jasa sebagai kegiatan atau transaksi bisnis yang halal, karena dalam proses transaksi jual beli jasa angkutannya atau sebelum menggunakan jasa angkutannya, konsumen atau calon penumpang terlebih dahulu memesan melalui aplikasi *Grab* yang dalam aplikasi *Grab* dengan jelas ditampilkan jenis layanan yang diinginkan, harga atau biaya jasa

angkutan, rute perjalanan, nama dan identitas pengemudi ojek *online* yang menjemput atau mengantar dan juga tersedia layanan komunikasi atau pengiriman pesan (*chat/sms*) yang dapat digunakan antara pengemudi ojek online dengan calon penumpang, sehingga sebelum calon konsumen atau penumpang melakukan akad transaksinya atau memutuskan untuk menggunakan atau memesan jasa angkutan *online* *Grab* dapat terlebih dahulu mempertimbangkan hal-hal tersebut.

Oleh karena itu, berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa dalam transaksi jual beli jasa transportasi ojek online dibolehkan dalam Islam selama kegiatan atau transaksi bisnis yang dilakukan tidak mengandung unsur *riba*, *maysir*, *gharar*, *al-batil* (kebatilan), *al-fasad* (kerusakan) dan *al-zalim* (kezaliman).

b. Prinsip Dasar *Tayyib* (baik)

Tayyib (baik) dalam hal ini memiliki pengertian yang mencakup segala nilai-nilai kebaikan yang menjadi nilai tambah dari hal-hal yang halal dalam rangka pencapaian tujuan bisnis syariah yaitu memperoleh keuntungan material dan non material, mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, menjaga keberlangsungan bisnis dan memperoleh berkah dan rida Allah yang dalam hal ini *tayyib* (baik) terdiri dari *ihsan* dan *tawazun*.

1) *Ihsan*

Ihsan adalah memberikan perlakuan yang terbaik atau dalam kegiatan bisnis perlakuan yang terbaik dalam hal ini adalah

memberikan pelayanan yang terbaik kepada konsumen dan menghindari perilaku yang merusak dan merugikan. Sehingga jika dikaitkan dengan jasa angkutan online *Grab* dalam hal memberikan pelayanan kepada konsumen atau masyarakat dinilai telah memenuhi prinsip dasar *tayyib* (baik) dalam hal *ihsan*.

Hal tersebut berdasarkan hasil wawancara dengan pengguna layanan sebagai konsumen atau penumpang jasa transportasi *online Grab* yang mengatakan bahwa kehadiran ojek online *Grab* saat ini memberikan banyak manfaat dan kemudahan.

Seperti lebih efisien, hemat waktu dan tenaga, mudah dan praktis, aman dan terpercaya, tarif murah, banyak diskon dan promo, bisa dibayar tunai dan non tunai, jumlah pengemudi yang banyak dan memiliki berbagai jenis layanan.

Hal tersebut juga didukung oleh salah satu lembaga penelitian yang menyebutkan bahwa dalam hal memberikan pelayanan kepada konsumen jasa angkutan online *Grab*, 99% merasa puas menggunakan *Grab*, 98% konsumen merasa nyaman menggunakan *Grab* dan 96%.

Konsumen merasa aman dalam menggunakan layanan *Grab* sehingga dapat disimpulkan bahwa perusahaan *Grab* telah menjalankan prinsip dasar *tayyib* (baik) dalam hal *ihsan* atau memberikan pelayanan dengan baik kepada konsumennya.

2) *Tawazun*

Tawazun diartikan sebagai neraca keseimbangan dalam arti makro yang mencakup diantaranya keseimbangan antara spritual dan material, eksplorasi dan konservasi, sektor finansial dan sektor riil, resiko dan hasil atau suatu perlakuan yang seimbang atau adil dalam menjalankan kegiatan bisnis yang harus memperhatikan hak-hak mitra bisnisnya sesuai dengan perjanjian dan kesepakatan sebagai mitra bisnisnya, sehingga jika konsep *tawazun* ini dikaitkan dengan bisnis jasa transportasi online *Grab*, maka perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah menjalankan konsep *tawazun*.

Hal tersebut berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi ojek online yang mengatakan bahwa, untuk skema pembagian keuntungan pihak *Grab* mendapatkan 20% dan pengemudi ojek online mendapatkan 80% dari setiap transaksi atau pada saat mendapatkan orderan dan menurut pengemudi ojek online tersebut, pembagian keuntungan tersebut masih wajar, karena pihak *Grab* yang berperan sebagai penyedia layanan yang menghubungkan antara penumpang dengan pengemudi ojek online, adapun mengenai perjanjian dan ketentuan bermitra yang lain sampai saat ini tidak ada masalah.

Salah satu hasil penelitian juga menyebutkan bahwa mitra bisnis menilai positif kerjasama atau kemitraan bersama *Grab* dalam hal ini mayoritas mitra *GrabBike* melihat positif kemitraan dengan *Grab*

dengan indikator peraturan hubungan perjanjian kemitraan dengan *Grab* (86%) dan kesempatan bernegosiasi atau berdialog dengan manajemen *Grab* (83%), sehingga dapat disimpulkan bahwa Perusahaan *Grab* telah menjalankan prinsip dasar *tayyib* (baik) dalam hal *tawazun* yaitu memberikan perlakuan yang seimbang atau adil dalam menjalankan kegiatan bisnisnya dan telah memperhatikan hak-hak mitra bisnisnya.

4. Etika Bisnis Syariah

Penerapan etika bisnis syariah secara berkesinambungan dapat menciptakan suasana yang kondusif dalam pembentukan budaya bisnis yang islami (*islamic corporate culture*). Oleh karena itu, setiap pelaku bisnis syariah harus memiliki rumusan yang jelas tentang etika bisnis syariah bagi kegiatan bisnisnya.

Hal tersebut dapat mendukung pelaksanaan bisnis dengan landasan dan cara yang baik serta sikap saling rida. Implementasi etika bisnis syariah dalam kegiatan bisnis tersebut akan tercapai jika telah memenuhi prinsip-prinsip etika bisnis syariah seperti, *customer oriented* (kepuasan konsumen), transparansi, persaingan yang sehat, dan *fairness* (keadilan).

a. *Customer Oriented* (kepuasan konsumen)

Dalam bisnis, prinsip *customer oriented* atau kepuasan konsumen yang menjadi bagian penting yang selalu harus diperhatikan. Untuk melakukan prinsip tersebut diperlukan nilai-nilai kejujuran,

keadilan, serta amanah dalam melaksanakan perjanjian dalam transaksi bisnis atau dalam memberikan pelayanan kepada konsumen. Sehingga jika terjadi perbedaan pandangan atau kesalahpahaman, maka dapat diselesaikan dengan baik, damai dan adil tanpa ada unsur penipuan atau unsur lain yang dapat merugikan salah satu pihak, hal tersebut dilakukan untuk memaksimalkan pelayanan terbaik kepada konsumen. Selain itu prinsip *customer oriented* juga memberikan keleluasaan kepada konsumen atas hak *khiyar* (meneruskan atau membatalkan transaksi) jika ada indikasi penipuan atau merasa dirugikan.

Oleh karena itu, jika hal tersebut dikaitkan dengan bisnis jasa transportasi online *Grab*, maka perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah menerapkan prinsip *customer oriented* tersebut dengan baik, hal tersebut berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan yang mengatakan bahwa kehadiran ojek online *Grab* memberikan banyak manfaat dan kemudahan, seperti lebih efisien, hemat waktu dan tenaga, mudah dan praktis, aman dan terpercaya, tarif murah, banyak diskon dan promo, bisa dibayar tunai dan non tunai, jumlah pengemudi yang banyak dan memiliki berbagai jenis layanan.

Hal tersebut juga didukung oleh salah satu lembaga penelitian yang menyebutkan bahwa dalam hal memberikan pelayanan kepada konsumen jasa angkutan online *Grab*, 99% merasa puas menggunakan *Grab*, 98% konsumen merasa nyaman menggunakan *Grab* dan 96% konsumen merasa aman dalam menggunakan layanan *Grab*.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam hal memberikan pelayanan kepada konsumen, perusahaan *Grab* telah menjalankan prinsip *customer oriented* atau kepuasan konsumen dengan baik.

b. Transparansi (keterbukaan/kejujuran)

Prinsip kejujuran dan keterbukaan dalam bisnis merupakan kunci keberhasilan dan kejujuran tetap menjadi prinsip utama sampai saat ini. Bentuk transparansi terhadap mitra bisnis dan konsumen adalah ketika perusahaan terbuka mengenai harga atau biaya, kualitas dan mutu layanan, skema pembagian keuntungan kepada mitra bisnis dan lain-lain yang bertujuan untuk memberikan informasi kepada mitra bisnis ataupun kepada konsumen ketika ingin bergabung dengan perusahaan *Grab* sebagai mitra bisnis atau sebagai konsumen pengguna jasa angkutan online *Grab*.

Oleh karena itu, berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan dengan konsumen yang mengatakan bahwa bentuk transparansi jasa transportasi online *Grab* kepada konsumennya adalah berkaitan dengan harga atau biaya jasa, identitas pengemudi ojek online, jarak dan rute perjalanan serta jenis layanan lainnya yang dinilai telah memberikan informasi yang jelas kepada konsumen yang ditampilkan dalam aplikasi online *Grab*, sehingga sebelum memutuskan untuk menggunakan jasa transportasi online *Grab*, konsumen dapat mengetahui secara jelas mengenai harga atau biaya

jasa, identitas pengemudi ojek online, jarak dan rute perjalanan serta jenis layanan lainnya.

Sedangkan bentuk transparansi jasa transportasi online *Grab* kepada pengemudi ojek online *Grab* adalah mengenai skema pembagian keuntungan yang dalam hal ini, perusahaan *Grab* sebagai penyedia layanan mendapatkan 20% dari setiap transaksi atau orderan yang masuk pada mitra bisnis dan 80% untuk mitra bisnisnya, sehingga dapat disimpulkan bahwa perusahaan jasa angkutan online *Grab* dinilai telah menerapkan dan menjalankan prinsip transparansi atau keterbukaan tersebut kepada mitra bisnis dan konsumennya.

c. Persaingan yang sehat

Persaingan yang tidak sehat atau secara bebas dalam arti menghalalkan segala cara dalam setiap kegiatan bisnis dengan melanggar hak-hak pesaing bisnisnya yang bertentangan dengan prinsip etika bisnis syariah. Strategi dalam persaingan bisnis dalam etika bisnis syariah dibolehkan dengan kriteria bersaing secara baik atau menganjurkan para pebisnis untuk bersaing secara positif (*fastabiqul khairat*) dengan memberikan kontribusi yang baik dari bisnisnya bukan untuk menjatuhkan atau merugikan pebisnis lainnya.

Adapun yang menjadi pesaing bisnis jasa angkutan online *Grab* di Kota Bengkulu dalam hal ini adalah jasa angkutan online diantaranya *Maxim*, *Goce*, *Kito Antar* dan jasa angkutan konvensional yaitu Ojek Pangkalan dan Angkutan Kota atau Angkot.

Berdasarkan fakta yang terjadi di lapangan, salah satu pihak yang merasa dirugikan sejak kehadiran jasa transportasi online *Grab* adalah jasa transportasi ojek pangkalan dan Angkot.

Berdasarkan dari hasil wawancara yang telah dilakukan bahwa, dalam pandangan pengemudi ojek pangkalan dan sopir angkot, kehadiran jasa angkutan ojek online *Grab* dianggap telah mengambil hak pengemudi ojek pangkalan dalam mengambil atau menjemput penumpang di wilayah ojek pangkalan, sehingga hal tersebut yang membuat pengemudi ojek pangkalan melakukan penghadangan kepada pengemudi ojek online yang mengambil atau menjemput penumpang di wilayah ojek pangkalan.

Oleh karena itu, salah satu bentuk kebijakan dalam menjaga prinsip etika bisnis dalam persaingan bisnis yang sehat yang dilakukan perusahaan jasa angkutan online *Grab* dalam menyikapi persoalan perselisihan atau konflik tersebut adalah dengan membekali pengemudi ojek online *Grab* dengan pengetahuan untuk berhati-hati atau tidak mengambil atau menjemput penumpang dalam zona wilayah rawan konflik di Kota Bengkulu terdapat beberapa tempat yang disebut sebagai Zona Merah yang mana pengemudi *Grab* dilarang mangkal di daerah tersebut seperti di depan *Bencoolen Mall*, di depan Sekolah dan di sekitar Bandara. Manajemen *Grab* Bengkulu juga memperingatkan kepada para pengemudi ojek online untuk tetap berhati-hati dalam mengantar atau mengambil penumpang di wilayah tersebut.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah menjalankan atau menerapkan prinsip etika bisnis syariah dalam hal persaingan yang sehat yang dibuktikan dengan adanya kebijakan-kebijakan dari perusahaan jasa transportasi online *Grab* yang berusaha untuk tetap menjaga eksistensi atau keberlangsungan bisnis pesaingnya yang dalam hal ini adalah jasa transportasi konvensional ojek pangkalan dan Angkutan umum lainnya.

d. *Fairness* (keadilan)

Salah satu bentuk keadilan dalam prinsip etika bisnis syariah adalah saling menjaga hak-hak dalam menjalankan bisnis, baik hak kepada konsumen, mitra bisnis (pengemudi ojek online) dan pesaing bisnisnya, sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan atas bisnis yang sedang dijalankan.

Bentuk keadilan kepada konsumen yaitu dengan memberikan hak-hak konsumen dalam menggunakan jasa transportasi online *Grab*, baik itu berupa kejelasan informasi serta keamanan dalam menggunakan jasa angkutan online *Grab* dan tidak melakukan penipuan yang dapat menyebabkan kerugian bagi konsumen.

Dalam hasil wawancara dalam pandangan konsumen atau penumpang ojek online mengatakan bahwa dengan menggunakan jasa transportasi ojek online, maka dapat lebih efisien, hemat waktu dan

tenaga, mudah, praktis, aman, tarif, rute dan jarak perjalanan serta identitas pengemudi ojek online yang dapat dilihat dengan jelas dalam aplikasi *Grab*.

Adapun bentuk keadilan kepada mitra bisnis yang dalam hal ini adalah pengemudi ojek online yaitu dengan memperhatikan skema pembagian keuntungan yang didasari atas saling rida yang berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi ojek online yang mengatakan bahwa, untuk skema pembagian keuntungan pihak *Grab* mendapatkan 20% dan pengemudi ojek online mendapatkan 80% dari setiap transaksi atau pada saat mendapatkan orderan dan menurut pengemudi ojek online, pembagian keuntungan tersebut masih wajar, karena pihak *Grab* yang berperan sebagai penyedia layanan yang menghubungkan antara penumpang dengan pengemudi ojek online, sedangkan bentuk keadilan kepada pesaing bisnis adalah dengan tidak mengambil hak-hak atas konsumen atau penumpang yang ada di wilayah ojek pangkalan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi ojek pangkalan yang mengharapkan adanya saling pengertian atau kompromi dari pihak perusahaan jasa angkutan ojek online *Grab* untuk memahami dan memberitahukan kepada para mitra bisnisnya yang dalam hal ini adalah pengemudi ojek online *Grab* untuk tidak mengambil atau menjemput penumpang di wilayah ojek pangkalan.

Sehingga salah satu bentuk keadilan yang dilakukan oleh perusahaan jasa angkutan online *Grab* adalah dengan membuat

kebijakan seperti membekali pengemudi ojek online *Grab* dengan pengetahuan untuk berhati-hati atau tidak mengambil atau menjemput penumpang dalam zona wilayah rawan konflik, sehingga dapat menjaga keberlangsungan bisnis pesaingnya untuk tetap eksis dan bertahan dalam memberikan pelayanan jasa angkutan kepada konsumennya.

Oleh karena itu, berdasarkan beberapa penjelasan tersebut, maka jasa angkutan online *Grab* dalam hal ini dinilai telah menerapkan prinsip keadilan dalam menjalankan bisnisnya yang tetap memperhatikan hak-hak konsumen, mitra bisnis dan pesainnya dalam menjalankan bisnisnya.

5. Tujuan Bisnis Syariah

Dalam berbagai kegiatan ekonomi atau bisnis yang dilakukan oleh seseorang atau perusahaan sudah pasti dengan tujuan tertentu, demikian pula dengan kegiatan ekonomi yang berbasis bisnis syariah yang juga mempunyai tujuan yang akan dicapai yaitu antara lain, memperoleh keuntungan material dan non material, mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, menjaga keberlangsungan bisnis, memperoleh berkah dan rida Allah.

a. Memperoleh Keuntungan Material dan Non Material

Dalam menjalankan bisnis sudah pasti seseorang atau perusahaan menginginkan keuntungan. Namun demikian, keuntungan tersebut tidak sebatas pada keuntungan material semata, akan tetapi juga pada keuntungan non material. Adapun yang menjadi keuntungan

non material adalah menciptakan suasana yang kondusif, keamanan, nilai persaudaraan, kesejahteraan dan kepedulian sosial dan sebagainya. Keuntungan material yang tidak disertai dengan keuntungan non material akan melahirkan disharmonisasi dalam kehidupan bermasyarakat.

Sehingga jika dikaitkan dengan jasa transportasi online *Grab* dalam hal pencapaian tujuan bisnis syariah yaitu memperoleh keuntungan material dan non material dinilai telah berhasil dalam menjalankan bisnisnya, sedangkan dalam hal pencapaian keuntungan non material perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah berhasil dalam hal meningkatkan kepedulian kesejahteraan hidup mitra bisnisnya yaitu para pengemudi ojek online melalui asuransi kecelakaan untuk para mitra pengemudinya.

Oleh karena itu, maka dapat disimpulkan bahwa dalam hal pencapaian tujuan bisnis syariah yaitu memperoleh keuntungan material dan non material perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah berhasil dalam menjalankan bisnisnya yang dibuktikan melalui kontribusinya dalam meningkatkan perekonomian Indonesia dengan mengurangi tingkat pengangguran dan bentuk kepedulian *Grab* kepada pengemudi ojek online dalam meningkatkan kesejahteraan hidupnya.

b. Mendorong Terjadinya Pertumbuhan Ekonomi

Keuntungan material dan non material yang diperoleh dalam menjalankan bisnis diharapkan dapat mendorong terjadinya

pertumbuhan ekonomi. Salah satu hal yang dapat menjadi tolak ukur yang dapat mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi adalah meningkatnya pendapatan masyarakat, sehingga dengan adanya pertumbuhan ekonomi, maka dapat berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Oleh karena itu, jika dikaitkan dengan pencapaian perusahaan jasa transportasi online *Grab* dalam hal mendorong pertumbuhan ekonomi dinilai telah berhasil dalam menjalankannya, hal tersebut berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan yang menyebutkan bahwa kehadiran perusahaan *Grab* dianggap membantu masyarakat dalam meningkatkan pendapatan yang kemudian dapat meningkatkan kesejahteraan hidup para pengemudi ojek online *Grab*.

Hal tersebut juga didukung oleh fakta bahwa *Grab* memberikan kontribusi positif pada perekonomian masyarakat di Kota Bengkulu dengan mengurangi tingkat pengangguran.

Maka dapat disimpulkan bahwa dalam hal pencapaian tujuan bisnis syariah dalam mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah berhasil dalam menjalankan bisnisnya yang dibuktikan dengan terjadinya peningkatan perekonomian yang terdiri dari peningkatan pendapatan sebagai mitra bisnis dan berdampak positif pada peningkatan kesejahteraan hidup masyarakat.

c. Menjaga Keberlangsungan Bisnis

Keberlangsungan bisnis menjadi harapan bagi setiap pelaku bisnis. Keberlangsungan tersebut akan menjadi hal yang tidak mungkin dicapai jika keuntungan dalam berbisnis tidak dapat diperoleh. Atas dasar ini, dalam tujuan bisnis syariah memberikan hak untuk mengambil keuntungan material dan non material sebagai modal atau landasan yang dapat menjaga eksistensi atau keberlangsungan bisnis tersebut.

Pada awalnya jasa transportasi ojek online *Grab* di Kota Bengkulu hanya menyediakan layanan *GrabFood*, *GrabBike*, dan *GrabEkspress*. Seiring dengan perkembangan teknologi dan tuntutan dalam memberikan layanan yang terbaik kepada konsumennya, akhirnya perusahaan jasa transportasi online *Grab* membuat berbagai jenis layanan lain seperti *GrabAssistant*, *GrabMart*, dan layanan lainnya. Perusahaan *Grab* juga bekerja sama dengan UMKM dalam hal layanan *GrabFood*.

Hal tersebut dilakukan untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada konsumennya, sehingga dengan upaya tersebut dapat menjaga eksistensi atau keberlangsungan perusahaan jasa angkutan online *Grab*.

Maka dapat disimpulkan bahwa dalam hal pencapaian tujuan bisnis syariah dalam menjaga keberlangsungan bisnis, perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah berhasil dalam menjalankan

bisnisnya yang dibuktikan dengan berbagai layanan yang diberikan dan pencapaian yang telah diperolehnya sebagai perusahaan yang tetap eksis dan bertahan dalam menjaga keberlangsungan bisnisnya.

d. Memperoleh Berkah dan Rida Allah.

Dalam perspektif bisnis syariah, pada hakikatnya pencapaian tujuan bisnis syariah dari setiap bisnis yang dilakukan adalah untuk mencapai tujuan yang sangat esensial yaitu keberkahan. Maka setiap Muslim dalam menjalankan bisnisnya seharusnya mempunyai keyakinan bahwa jika bisnisnya ingin tetap terjaga dalam keberlangsungan bisnisnya dan hidupnya ingin tenang, tenteram, harmonis dan selamat dunia dan akhirat, maka keberkahan menjadi syarat untuk mendapatkan rida Allah SWT.

Sehingga jika dikaitkan dengan bisnis jasa transportasi online *Grab*, maka bisnis tersebut dapat mencapai tujuan bisnis syariah dalam memperoleh berkah dan rida Allah jika telah menjalankan bisnisnya dengan baik dan memenuhi syaratnya antara lain, prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan bisnis syariah.

Oleh karena itu, berdasarkan dari beberapa penjelasan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa dalam perspektif bisnis syariah pada jasa transportasi online *Grab*, perusahaan jasa transportasi online *Grab* dinilai telah memenuhi dan menjalankan konsep bisnis syariah yang terdiri dari prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan

bisnis syariah, hal tersebut dilihat berdasarkan penjelasan sebelumnya mengenai prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan bisnis syariah yang disimpulkan bahwa jasa angkutan *online Grab* dalam hal prinsip dasar bisnis syariahnya dibolehkan dalam Islam selama kegiatan atau transaksi bisnis yang dilakukan tidak mengandung unsur *riba*, *maysir*, *gharar*, *al-batil* (kebatilan), *al-fasad* (kerusakan) dan *al-zalim* (kezaliman).

Adapun dalam etika bisnis syariahnya disimpulkan bahwa jasa angkutan online *Grab* telah menjalankan prinsip-prinsip seperti *customer oriented* (kepuasan konsumen), transparansi, persaingan yang sehat, dan *fairness* (keadilan) dengan baik, sedangkan dalam hal tujuan bisnis syariah, jasa angkutan online *Grab* dinilai telah menjalankan tujuan bisnis syariah seperti memperoleh keuntungan material dan non material, mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi dan menjaga keberlangsungan bisnis, sehingga berdasarkan penjelasan tersebut, maka bisnis jasa angkutan online *Grab* tersebut dapat dikatakan sebagai bisnis yang memperoleh keberkahan dan rida Allah.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Keberadaan bisnis transportasi *online grab* di Kota Bengkulu membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat, serta memudahkan masyarakat dalam menggunakan layanan jasa transportasi. Namun bagi masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi angkutan konvensional, keberadaan *grab* di Kota Bengkulu justru berdampak pada penurunan pendapatan mereka karena perubahan sosial masyarakat yg biasanya menggunakan jasa transportasi konvensional perlahan mulai beralih menggunakan jasa transportasi *online grab*. Perubahan sosial masyarakat ini membuat masyarakat menjadi berperilaku konsumtif dan cenderung boros karena terlalu sering menggunakan jasa transportasi *online*.
2. Dalam perspektif bisnis syariah bisnis yang baik adalah bisnis yang memberikan manfaat atau *maslahah*. Perusahaan jasa transportasi *online grab* dinilai telah memenuhi dan menjalankan konsep bisnis syariah yang terdiri dari prinsip dasar bisnis syariah, etika bisnis syariah dan tujuan bisnis syariah, maka *maslahah* atau manfaat keberadaan bisnis transportasi *online grab* di Kota Bengkulu jauh lebih besar dibandingkan dengan kemudharatan yang ditimbulkan.

B. Saran-saran

1. Ketegasan Pemerintah dalam aturan Undang-Undang transportasi angkutan harus segera diambil agar konflik antara angkutan konvensional dan angkutan *online* tidak meluas.
2. Diharapkan agar Pemerintah membentuk kebijakan secara adil supaya tidak ada pihak-pihak yang merasa dirugikan dari kebijakan yang ditetapkan.
3. Kepada para pengemudi transportasi *online* dan konvensional marilah senantiasa kita tingkatkan keimanan dan ketakwaan kita kepada Allah SWT, dengan senantiasa berusaha dan berdoa mengharap *ridho* dan ampunan Allah SWT dalam setiap kegiatan kita, khususnya dalam mencari rezeki, yakinlah bahwa rezeki kita sudah ditentukan oleh Allah dan tidak akan pernah tertukar.
4. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat mengembangkan penelitian terhadap faktor lain tidak hanya pada dampak keberadaan Jasa Angkutan *Online (Grab)* saja, tapi juga faktor sosial atau faktor lainnya yang sesuai dengan keadaan yang terjadi yang tidak dijelaskan di penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Ma'ruf. *Manajemen Bisnis syariah*. Yogyakarta: Aswaja Pressindo. 2014
- Ali, Muhammad, *et.al.* "Faktor-Faktor Yang Menjadi Pertimbangan Dalam Penggunaan Jasa Ojek Online (Go-Jek) Di Kota Mataram," *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*. Vol. 6 No. 2 (September, 2018).
- Amiruddin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali pers. 2004.
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Renika Cipta. 2003.
- Asmuni, Siti Mujiatun. *Bisnis Syariah*. Medan: Perdana Mulya Sarana. 2016.
- Azhar, Rajman, *Ratusan Angkot di Kota Bengkulu Mogo*. dikutip dari <http://bengkuluekspress.com/ratusan-angkot-di-kota-bengkulu-mogok>, pada hari Rabu, tanggal 8 Januari 2020, Pukul 22.10 WIB.
- Binhadi, *et.al.* *Pedoman Umum Good Governance Bisnis Syariah*. Jakarta: Komite Nasional Kebijakan Governance. 2011
- Damsar dan Indrayani. *Pengantar Sosiologi Ekonomi*. Jakarta: Kencana Perdana Media Group. 2009.
- Emzir. *Analisis Data: Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rajawali Pers. 2011.
- Firmansyah, *Ratusan Sopir Angkot Bengkulu Demo Tuntut Grab Berhenti Beroperasi*, dikutip dari <https://www.google.co.id/amp/s/amp.kompas.com>

[/regional/read/2018/08/29/09000001/ratusan-sopir-angkot-bengkulu-](#)

[demo-tuntut-grab-berhenti-beroperasi](#), pada hari Rabu, tanggal 8 Januari 2020, pukul 22.32 WIB.

Hafidhuddin, Didin., Hendri Tanjung. *Manajemen Syariah Dalam Praktik*.

Jakarta: Gema Insani. 2003

Hoetomo. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya: Mitra Pelajar. 2005.

Irawan, Misbach. "Prilaku Bisnis Syariah," *Jurnal Al-Idarah Jurnal Manajemen Dakwah*, 5 (Juni, 2017).

Jamaludin, Dr. Adon Nasrullah M.Ag., *Sosiologi Perkotaan Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: CV. Pustaka Setia. 2017.

Jones, Ibrahim, Sewu Lindawaty. *Hukum Bisnis Dalam Persepsi Manusia Modern*. Bandung: PT Refika Aditama. 2007.

Jordan, Hendri. *Pengertian Bisnis*. diakses melalui website <https://m.toplintas.com/pengertian-bisnis-secara-umum/>, pada hari Kamis 3 Juni 2021, Pukul 23.16 WIB.

Juhaini. "*Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (Pt. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)*". Sumatra Utara: USU. 2018.

Kadir, Ahmad. *Hukum Bisnis Syariah Dalam Al-Quran*, Jakarta: AMZAH. 2013

Kartika, Widia. "*Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum di Kota Bengkulu*" Bengkulu: Skripsi Sarjana, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam. 2019.

- Khisty, C. Jotin., B. Kent Lall. *Dasa-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga. 2003.
- Martono, Nanang. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2012.
- Miro, Fidel. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga. 2005.
- Miro, Fidel. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga. 2012.
- Murdiyatomoko, Janu., Citra Handayani. *Advanced Learning Sociology 2 for grade XI senior high school programme*. Bandung: Grafindo Media Pratama. 2014.
- Norvadewi, “*Bisnis Dalam Perspektif Islam*,” *Al-Tijary*, 1 (Desember, 2015).
- Notoatmodjo, Soekidjo. *Metode Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta. 2005.
- Ofyar Z Tamin, *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi* Bandung: ITB, 2000
- Prabonagoro, Suwardjoko Warpani. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB. 2002.
- Prawiro, Muhammad. *Pengertian Bisnis: Konsep Tujuan dan Jenis-jenis Bisnis*, dikutip dari https://www.maxmanroe.com/vid/bisnis/pengertian-bisnis.html#pengertian_bisnis_menurut_para_ahli, pada hari Kamis 3 Juni 2021 Pukul 23.10 WIB.
- Presiden Republik Indonesia, Undang-Undang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 membatasi angkutan umum untuk kendaraan beroda 2 dan Pasal 47 Ayat 3, di kutip dari <http://jdih.dephub.go.id/asset>

[/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009](#), pada hari Rabu, tanggal 8 Januari 2020, pukul 23.01 WIB.

Salim, Agus. *Perubahan Sosial*. Yogyakarta: PT Tiara Wacana. 2002.

Setiadi, Elly, et.al. *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2006.

Setijowarno, Djoko., Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Transportasi*. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata, 2003.

Shobirin. "Jual Beli Dalam Pandangan Islam," *Jurnal Bisnis dan Manajemen*, Vol. 3 No.2 (Desember 2015).

Soekanto, Soerjono. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pres. 2009.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R dan D*. Bandung: Alfabeta. 2011.

Suharno, Ana Retnoningsih. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Semarang: Widya Karya. 2006.

Taupan, Muhammad. *Sosiologi Untuk Sekolah Menengah Atas/Madrasah Aliyah Kelas XII*. Bandung: CV Yrama Widya. 2013.

Yusuf, A Musri. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: Fajar Interpretama Mandiri. 2014.

L

A

M

P

I

R

A

N



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI BENGKULU
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Jalan Raden Fatah Pagar Dewa Bengkulu
Telepon (0736) 51171, 51172, 51276 Fax. (0736) 51171

LEMBAR PENGESAHAN JUDUL
(Selama pelayanan *Online*)

I. IDENTITAS MAHASISWA

NAMA : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
PRODI : Ekonomi Syari'ah
SEMESTER : 8 (Delapan)

II. JUDUL YANG DIAJUKAN (Disertai Latar Belakang Masalah dan Rumusan Masalah):

- a. **Judul 1** : Dampak Keberadaan Transportasi Online (Grab) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam

Latar Belakang Masalah:

Perkembangan pesat dibidang ilmu pengetahuan dan teknologi memunculkan inovasi-inovasi baru dibidang industri barang dan/atau jasa. Salah satu inovasi baru di bidang industri jasa adalah pengangkutan umum dengan menggunakan aplikasi internet sebagaimana telah dioperasikan oleh perusahaan transportasi jalan *online*, salah satunya Grab. Mengacu pada website resmi Grab, merupakan sebuah perusahaan asal Malaysia yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia dan Filipina. Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan serta kenyamanan bagi pengguna kendaraan sentero Asia Tenggara. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti *GrabCar*, *GrabShare*, *GrabBike*, *GrabTaxi*, *GrabHitc*, *GrabFood* dan *GrabExpress*.

Bisnis transportasi online ini sering menuai kontroversi, mulai dari ketegangan yang terjadi antara supir angkutan kota (angkot) dengan supir *GrabCar* yang terjadi di kota Bengkulu. Sopir angkot mogok tidak mengangkut penumpang dan menggelar aksi *sweeping* sopir Grab pada tanggal 10 Agustus 2018. Di beberapa titik jalan, sopir angkot menghentikan sopir Grab saat mengemudi. Seperti di Simpang 5 Kota Bengkulu serta di depan Bencoolen Mall. Penumpang yang di angkut juga untuk turun dari mobil Grab. Aksi mogok mengangkut penumpang dan *sweeping* itu, dipicu oleh banyaknya Grab di kota Bengkulu. Sopir angkot menilai, banyaknya Grab membuat penghasilan mereka menurun. Tidak hanya *GrabCar*, *GrabBike* juga diminta untuk tidak beroperasi terlebih dahulu.

Ratusan Sopir angkot lima warna di Kota Bengkulu, menggelar aksi mogok untuk ketiga kalinya pada Rabu (5/9/2018). Aksi mogok para sopir angkot ini menuntut pemerintah segera menutup aplikasi angkutan online Grab. Aksi mogok ini dilakukan di halaman kantor Gubernur Bengkulu, ratusan sopir angkot itu berasal dari angkot merah, putih, kuning, hijau dan biru. Menurut mereka sejak ada Grab pendapatan mereka menurun hingga 50%. Mereka meminta Grab ditutup karena tidak berizin dan tidak bayar pajak ke negara. Berbeda dengan angkot yang bayar pajak. Sementara itu ketegangan terus terjadi antara pengemudi *GrabCar* dengan sopir angkot, beberapa kali perkelahian terjadi namun dapat diselesaikan oleh polisi.

Persaingan antara kedua penyedia layanan transportasi konvensional (ojek pangkalan dan angkutan kota) dengan layanan transportasi *virtual* (Ojek Online) akhir-akhir ini banyak diberitakan di media massa, dengan permasalahan ojek online vs ojek pangkalan, seperti yang sudah kita ketahui sebelumnya, pemukulan-pemukulan yang terjadi pada *driver* ojek online sudah sering terjadi di berbagai kota di Indonesia yang menyediakan layanan ojek online. Dari berita yang sudah lama beredar di media masa baik tertulis maupun elektronik, pemukulan terhadap *driver* ojek online ini umumnya dilakukan oleh para pengendara ojek pangkalan yang memang merasa tersaingi dan tercuri lahan tempat mereka mencari penghasilan.

Keberadaan bisnis transportasi online di Bengkulu menjadi suatu realita sosial ekonomi yang perlu diperhatikan demi kesejahteraan para sopir angkot dan tukang ojek pangkalan karena dengan adanya transportasi online berdampak pada menurunnya penghasilan transportasi umum lainnya dan perlunya regulasi dari pemerintah Kota Bengkulu yang mengatur keduanya agar tidak merugikan salah satu pihak baik transportasi online atau transportasi umum lainnya. Apalagi mereka merasa bahwa masukan dan saran dari rakyat kecil seperti mereka tidak diperhatikan oleh para pejabat pemerintahan. Mereka juga mempunyai hak untuk mendapatkan rejeki yang halal di tengah sulitnya mendapatkan pekerjaan yang sesuai dengan harapan dan sulitnya mencari makan di tengah

kondisi ekonomi Indonesia yang memburuk dengan meningkatnya semua kebutuhan akan masyarakat, sehingga hal ini tidak bisa dikesampingkan begitu saja. Peran sektor informal ini dapat dipastikan secara langsung atau tidak, selain itu dapat membantu dalam menciptakan kesejahteraan penduduk karena memberikan pekerjaan dan penghasilan demi kelangsungan hidup keluarganya. Oleh karena itu peran nyata dari pemerintah sangat dibutuhkan dalam menangani masalah bisnis transportasi tersebut.

Dari latar belakang di atas dan berbagai fenomena sosial yang terjadi membuat peneliti tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai fokus penelitian dengan judul "Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Grab) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam".

Ada 2 (dua) jenis pendekatan yang penulis gunakan untuk menyusun proposal ini yaitu:

1. Pendekatan Yuridis, penulis berpedoman pada Undang-Undang No. Undang-Undang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 membatasi angkutan umum untuk kendaraan beroda 2 dan Pasal 47 Ayat 3
2. Pendekatan Sosiologis, penelitian ini melihat dampak dari ojek online yang menimbulkan konflik dengan angkutan lain di masyarakat maka dari itu penulis berinteraksi dengan penumpang dan sopir angkutan umum agar menjadi suatu landasan dari masyarakat untuk menjalankan prosedur yang ingin dikaji peneliti dari dampak angkutan online.

Tahapan-tahapan pengumpulan data tentang masalah dalam proposal ini dilakukan melalui beberapa metode, yaitu:

- a. Dokumentasi, dilakukan untuk mencari data dari data tertulis berupa: arsip, buku-buku, surat kabar, atau jurnal guna menunjang data yang diperoleh dari dampak ojek online di kota Bengkulu.
- b. Observasi, melakukan pengamatan langsung terhadap kegiatan yang dilakukan oleh para pengemudi ojek online (Grab) dan pemilik kendaraan angkutan umum.

Wawancara, peneliti memperoleh informasi seputar Tanya jawab dengan para pengendara ojek online, sopir kendaraan umum, tukang ojek, penumpang dan tokoh masyarakat.

Rumusan Masalah:

Permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana dampak keberadaan Grab terhadap angkutan umum lainnya di Kota Bengkulu?
2. Apa dampak sosial ekonomi di tengah adanya Transportasi online Grab terhadap transportasi umum lainnya di Kota Bengkulu?

(Jelas, spesifik dan tidak ambigu)

- b. **Judul 2 :**
(Jelas, spesifik, tidak disingkat, rentang 6 (enam) sampai dengan 12 (dua belas) kata).

Latar Belakang Masalah:
(Minimal 5 (lima) paragraf mengungkapakan masalah yaitu kesenjangan antara ideal/teori dan praktek/pelaksanaannya).

Rumusan Masalah:
(Jelas, spesifik dan tidak ambigu)

- c. **Judul 3 :**
(Jelas, spesifik, tidak disingkat, rentang 6 (enam) sampai dengan 12 (dua belas) kata).

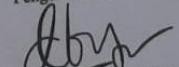
Latar Belakang Masalah:
(Minimal 5 (lima) paragraf mengungkapakan masalah yaitu kesenjangan antara ideal/teori dan praktek/pelaksanaannya).

Rumusan Masalah:
(Jelas, spesifik dan tidak ambigu)

III. Validasi Judul oleh Pengelola Perpustakaan Fakultas

Catatan


Pengelola Perpustakaan



Debby Arisandi, MBA
NIP.198609192019032012

IV. Persetujuan Judul oleh Kaprodi
Catatan

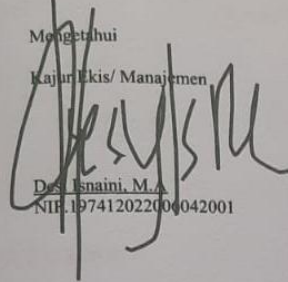
Kaprodi


Eka Sri Wanyuni, SE., MM
NIP.197705092008012014

V. JUDUL YANG DISAHKAN
.....

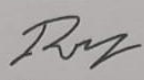
Mengetahui

Kajur Ekis/ Manajemen


Des Isnaini, M.A
NIP.197412022004042001

Bengkulu,

Mahasiswa


Rinovsa Ninanta
NIM.1611130205

SURAT PERNYATAAN

Nama : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
Program Studi : Ekonomi Syariah
Judul : Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)*
Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Kota
Bengkulu Perspektif Bisnis Syariah

Dengan ini dinyatakan bahwa, telah dilakukan verifikasi plagiasi melalui <https://smallsetools.com/plagiarism-checker/> skripsi yang bersangkutan dapat diterima dan tidak memiliki indikasi plagiasi.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya. Apabila terdapat kekeliruan dalam verifikasi ini maka akan dilakukan tinjau ulang kembali.

Bengkulu, 16 Juni 2021 M
Dzulqaidah 1442 H

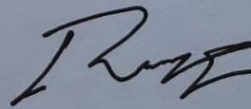
Mengetahui,

Tim Verifikasi



Dr. Nurul Hak.M.A.
NIP.1966006161995031003

Yang Membuat Pernyataan



Rinovsa Ninanta
NIM. 1611130205

HASIL PENILAIAN KELAYAKAN PROPOSAL SKRIPSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM IAIN BENGKULU

Nama Mahasiswa : Rinovansa Ninanta
 NIM : 1611139205
 Program Studi : Ekonomi Syariah
 Judul : Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Grab) Terhadap
 Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Bengkulu Perspektif
 Sosiologi Ekonomi Islam

No	Komponen	Keterangan (v / X)	Catatan
1	Latar Belakang Masalah		
	a. Masalah	V	Jelas
	b. Data Empiris	V	Jelas Tapi ringkas lagi penjabarannya
2	Konsistensi Rumusan Masalah dan Tujuan Penelitian	V	Jelas
3	Manfaat Penelitian		
	a. Manfaat Teoritis	V	Jelas
	b. Manfaat Praktis	V	Jelas
4	Kajian Teori	V	Jelas
5	Penelitian Terdahulu		
	a. Skripsi	V	Cukup
	b. 1 Jurnal Nasional	V	Cukup
	c. 1 Jurnal Internasional	V	Cukup
6	Metode Penelitian	V	Jelas tambahkan waktu penelitian

Hasil Penilaian Kelayakan Proposal Skripsi

Belum Layak, perlu direvisi.

Layak (Tanggal: 14 Agustus 2020)

Mengetahui,

Penilai

Ditandatangani


 Yunida Een Fryanti, M.Si



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
BENGKULU

Jalan Raden Fatah Pagar Dowa Kota Bengkulu 38211
Telepon (0736) 51276-51171-51172-53879 Faksimili (0736) 51171-51172
Website: www.iainbengkulu.ac.id

DAFTAR HADIR SEMINAR PROPOSAL MAHASISWA

Hari/Tanggal : Selasa, 13 Oktober 2020
Nama Mahasiswa : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
Jurusan/Prodi : Ekonomi Syari'ah

Judul Proposal	Tanda Tangan Mahasiswa	Penyeminar
Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Grab) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam	 Rinovsa Ninanta	 Amimah Oktarina, M.E

Mengetahui,
a.n. Dekan
Wakil Dekan I,

Dr. Nurul Hak, M.A.
NIP 196606161995031003

Catatan:
Mohon Berkas ini dikembalikan kepada Pengelola
Fotokopi dan Cap 1 (Satu) Rangkap

CATATAN PERBAIKAN PROPOSAL SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
Jurusan/Prodi : Ekonomi Syari'ah

No	Permasalahan	Saran Penyeminar
	- Perbaiki penulisan - perbaiki latar belakang - perbaiki metode	diperbaiki diperbaiki diperbaiki.

Bengkulu,
Penyeminar,



Amimah Oktarina, M.E
NIP 199210212018012001

HALAMAN PENGESAHAN

Proposal Skripsi berjudul “Dampak keberadaan Transportasi Ojek Online (Grab) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam” yang disusun oleh:

Nama : Rinovsa Ninanta

NIM : 1611130205

Prodi : Ekonomi Syariah

Telah di seminarkan pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu pada:

Hari : Selasa

Tanggal : 13 Oktober 2020

Dan telah di perbaiki sesuai dengan saran-saran tim penyeminar, oleh karena itu sudah dapat diusulkan kepada jurusan untuk ditunjuk tim pembimbing skripsi.

Bengkulu, 02 November 2020

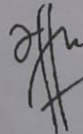
Mengetahui,

Ketua Prodi Ekonomi Syariah



Eka Sri Wahyuni, MM
NIP. 197705092008012014

Penyeminar



Amimah Oktarina, ME
NIP.199210212018012001



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
BENGKULU

Jalan Raden Fatah Pagar Dewa Kota Bengkulu 38211
Telepon (0736) 51276-51171-51172-53879 Faksimili (0736) 51171-51172
Website: www.iainbengkulu.ac.id

Nomor : 1482/In.11/F.IV/PP.00.9/12/2020 Bengkulu, 22 Desember 2020
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Izin Penelitian.

Kepada Yth.
Kepala Pasar Panorama Bengkulu
di-
Bengkulu

Assalamu'alaikumWr.Wb

Sehubungan dengan penyelesaian Studi Sarjana S.1 pada Program Studi
Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Bengkulu Tahun
Akademik 2020/2021 atas nama :

Nama : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam / Ekonomi Islam

Dengan ini kami mengajukan permohonan izin penelitian untuk melengkapi
data penulisan skripsi yang berjudul : Dampak Keberadaan Transportasi Ojek
Online (Grab) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota
Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam.
Tempat Penelitian : Terminal Pasar Panorama Bengkulu.
Demikianlah atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terimakasih.

Mengetahui
An. Dekan
Wakil Dekan I

Dr. Nugul Hak, MA
NIP. 196606161995031002

Pedoman Wawancara

Nama : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
Prodi : Ekonomi Syariah
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Judul : Dampak Keberadaan Bisnis Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Perubahan Sosial dan Ekonomi Masyarakat di Kota Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam

Adapun bentuk-bentuk pertanyaan yang akan Peneliti ajukan kepada responden meliputi beberapa bagian diantaranya:

A. Pengemudi/*Driver Grab*

1. Sudah berapa lama Anda menjadi pengemudi transportasi *online Grab*?
2. Dari mana Anda mengetahui kehadiran jasa transportasi *online Grab* di Kota Bengkulu?
3. Apa yang membuat Anda tertarik menjadi pengemudi *Grab*?
4. Apakah menjadi Pengemudi/*Driver Grab* adalah pekerjaan utama Anda?
5. Apakah kesibukan Anda selain menjadi Pengemudi *Grab*?
6. Bagaimana suka dan duka Anda selama menjadi pengemudi transportasi *online*?

B. Konsumen *Grab*

1. Sejak kapan Bapak/Ibu tahu, telah hadirnya jasa transportasi *online Grab* di Kota Bengkulu?
2. Sudah pernahkah Bapak/Ibu menggunakan jasa transportasi *online Grab*?
3. Apa perasaan Bapak/Ibu setelah menggunakan jasa transportasi *online Grab*?
4. Jasa transportasi umum manakah yang lebih sering Bapak/Ibu gunakan, apakah transportasi *online* atau konvensional?
5. Apa saja kekurangan dan kelebihan transportasi *online* di bandingkan dengan transportasi konvensional?
6. Sejauh ini, perubahan apa yang dirasakan oleh Bapak/Ibu terhadap hadirnya transportasi *online*?

C. Pengemudi Transportasi Konvensional

1. Sudah berapa lama Bapak bekerja sebagai tukang ojek/sopir angkot?
2. Berapa penghasilan perhari Bapak dari pekerjaan ini?
3. Apakah Bapak tahu tentang keberadaan transportasi *online Grab* di Kota Bengkulu?
4. Adakah perubahan penghasilan semenjak hadirnya transportasi *online*?
5. Kenapa Bapak tidak beralih saja dari angkutan konvensional menjadi transportasi *online*
6. Bagaimana tanggapan Bapak sendiri terhadap hadirnya transportasi *online* di Kota Bengkulu

Bengkulu, 15 Desember 2020
Jumadil Awal 1442 H

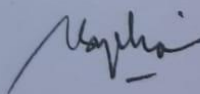
Peneliti



Rinovsa Ninanta
NIM: 1611130205

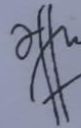
Mengetahui

Pembimbing I



Drs. M. Syakroni, M.Ag
NIP: 195707061987031003

Pembimbing II



Amimah Oktarina, ME
NIP: 199210212018012001

HALAMAN PENGESAHAN

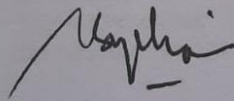
Skripsi berjudul “Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GRAB) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Bengkulu Perspektif Sosisologi Ekonomi Islam” yang disusun oleh :

Nama : Rinovsa Ninanta
NIM : 1611130205
Prodi : Ekonomi Syariah

Sudah diperbaiki sesuai dengan arahan tim pembimbing, selanjutnya dinyatakan memenuhi syarat ilmiah untuk diajukan surat izin penelitian.

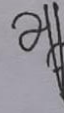
Bengkulu, 21 Desember 2020

Pembimbing I



Drs. M. Syakroni, M.Ag
NIP. 195707061987031003

Pembimbing II



Amimah Oktarina, ME
NIP. 199210212018012001

Mengetahui
Ketua Prodi Ekonomi Syariah



Eka Sri Wahyuni, SE. MM
NIP. 197705092008012014



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
BENGKULU

Jalan Reden Fatah Pagar Dewa Kota Bengkulu 38211
Telepon (0736) 51276-51171-51172-53870 Faksimili (0736) 51171-51172
Website: www.iainbengkulu.ac.id

Nomor : 1482/In.11/F.IV/PP.00.9/12/2020
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Izin Penelitian.

Bengkulu, 22 Desember 2020

Kepada Yth.
Kepala Pasar Panorama Bengkulu
di-
Bengkulu

Assalamu'alaikumWr.Wb

Sehubungan dengan penyelesaian Studi Sarjana S.1 pada Program Studi
Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Bengkulu Tahun
Akademik 2020/2021 atas nama :

Nama : Rinovsa Ninanta

NIM : 1611130205

Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam / Ekonomi Islam

Dengan ini kami mengajukan permohonan izin penelitian untuk melengkapi
data penulisan skripsi yang berjudul : Dampak Keberadaan Transportasi Ojek
Online (Grab) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota
Bengkulu Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam.

Tempat Penelitian : Terminal Pasar Panorama Bengkulu.

Demikianlah atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terimakasih.

Mengetahui

An. Dekan
Wakil Dekan I


Dr. Nurul Hak, MA
NIP. 196606161995031002

DOKUMENTASI



Wawancara dengan Bapak Eflan salah satu Tukang Ojek Pangkalan yang berlokasi di Jalan Salak Raya, Sabtu, 23 Januari 2021



Wawancara dengan Bapak Hendrik Setiawan salah satu Tukang Ojek Pangkalan yang berlokasi di Jalan Semangka Raya, Sabtu, 23 Januari 2021



Wawancara dengan Bapak Zainal Salah satu Sopir Angkutan Kota berwarna Putih
di Terminal Pasar Panorama Kota Bengkulu pada hari Sabtu, 23 Januari 2021



Wawancara dengan Bapak Marlan Salah Satu Sopir Angkutan Kota berwarna merah di Terminal Pasar Panorama Kota Bengkulu, Minggu 28 Januari 2021



Wawancara dengan Bapak Rizal Salah Satu Sopir Angkutan Kota berwarna merah, di Terminal Pasar Panorama Kota Bengkulu, Minggu 28 Januari 2021



**Wawancara dengan Para Pengemudi Ojek Online Grab di jalan Salak Raya,
Minggu 28 Januari 2021**



**Wawancara dengan Bapak Yesta Kurniawan Salah satu Pengemudi Ojek
Online Grab di depan Mie Tek-Tek Jalan Salak Raya, Minggu 28 Januari
2021**



