

**“DAMPAK GOCAR TERHADAP PENDAPATAN SOPIR
MIKROLET TRAYEK PASAR 45-PERKAMIL PERSPEKTIF
EKONOMI ISLAM ”**



Skripsi

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar sarjana
Hukum/Program Studi Hukum Ekonomi Syariah pada Fakultas Syariah
Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado

Oleh:

NASMITA TATALI
NIM: 15.1.2.001

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN)
MANADO
TAHUN 2020**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Nasmita Tatali
NIM : 15.1.2.001
Tempat/Tgl Lahir : Sidangoli, 05 November 1996
Alamat : Desa Kalasey 1, Jaga 1, Kecamatan Mandolang,
Kabupaten Minahasa, Provinsi Sulawesi Utara.
Fakultas : Syariah
Prodi : Hukum Ekonomi Syariah (HES)
Judul Skripsi : Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet
Trayek Pasar 45 – Perkamil Perspektif Ekonomi Islam

Menyatakan dengan sesungguhnya dan penuh kesadaran, bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penulis sendiri. Jika dikemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikasi, tiruan, plagiasi atau dibuatkan oleh orang lain, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya, batal demi Hukum.

Manado, 17 Desember 2019

Penulis,

Nasmita Tatali
Nim. 15.1.2.001

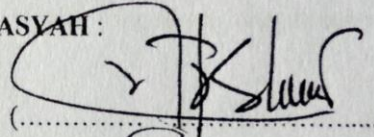
PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perspektif Ekonomi Islam yang disusun oleh Nasmita Tatali, NIM:15.1.2.001, Mahasiswi Fakultas Syariah IAIN Manado, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang Munaqasyah yang diselenggarakan pada hari jumat, 24 Januari 2020 M bertepatan dengan 20 Jumadil Akhir 1441 H, dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum Islam, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, tanpa (dengan beberapa) perbaikan.

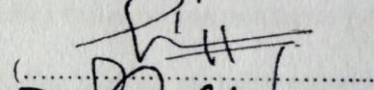
Manado, 24 Januari 2020 M
20 Jumadil Akhir 1441 H

DEWAN MUNAQASYAH :

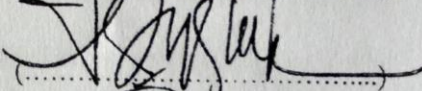
Ketua : Dr. Edi Gunawan, M.HI

(.....


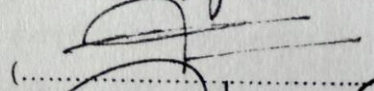
Sekretaris : Syarifuddin, M.Ag

(.....


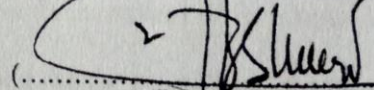
Munaqisyi I : Dr. Suprijati Sarib, M.SI

(.....


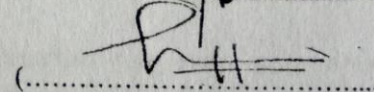
Munaqisyi II : Baso Mufti Alwi, M.Ag

(.....


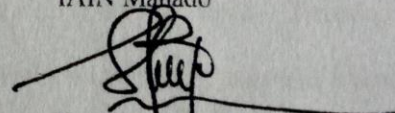
Pembimbing I : Dr. Edi Gunawan, M.HI

(.....


Pembimbing II: Syarifuddin, M.Ag

(.....


Diketahui Oleh :
Dekan Fakultas Syariah
IAIN Manado



Dr. Hj. Salma, M.HI
NIP :196905041994032003

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah puji syukur kehadiran Illahi Rabbi, Tuhan semesta alam yang telah memberikan segala nikmat, Taufiq, hidayah serta inayah-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan karya tulis yang berjudul “Dampak Gocar terhadap pendapatan sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil Perpektif Ekonomi Islam” dapat diselesaikan dengan baik. Sholawat dan salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad Saw, yang telah menunjukkan kita dari jalan kegelapan menuju jalan yang terang dengan nikmat islam.

Dalam penulisan skripsi ini, tidak sedikit tantangan dan hambatan yang dialami, tetapi berkat pertolongan Allah swt., dan motivasi serta dukungan dari berbagai pihak akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan meskipun penulis telah berupaya semaksimal mungkin untuk bisa menyelesaikan penyusunan skripsi dengan baik, namun penulis menyadari bahwa fitrah manusia tidak terlepas dari kekurangan dan kesalahan, sehingga apabila dalam penyusunan skripsi ini terdapat bahasa atau kalimat yang rancu, penulisan yang keliru serta metode penulisan yang masih kurang benar, hal itu terjadi diluar batas pengetahuan penulis.

Terselesaikannya skripsi yang berjudul Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45- Perkamil Perspektif Ekonomi Islam tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu tak lupa pula penulis menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Delmus Puneri Salim, MA.,M.Res., Ph.D Selaku Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado yang telah memberikan Kesempatan Bagi Kami untuk Menimba Ilmu di IAIN Manado.
2. Dr. Ahmad Rajafi.,M.HI selaku wakil Rektor I, Dr. Radiyah Hasan Jan,SE.,M.Si Selaku wakil rekor II, Dr. Musdalifah Darhrud, M.Si.,M.Psi selaku Wakil Rektor III Institut Agama Islam Negri (IAIN) Manado
3. Dr. Salma.,M.HI Selaku Dekan Fakultas Syariah dan Dra.Djamila Usup, M.HI Selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah yang telah memberikan izin Untuk Melaksanakan Penelitian, memberikan Pelayanan dan Motivasi kepada Penulis dalam Menyelesaikan Skripsi ini.
4. Dr. Edi Gunawan.,M.HI, selaku dosen pembimbing I, dan Syarifuddin.,M.Ag, selaku Pembimbing II, yang telah banyak meluangkan waktunya untuk membimbing, memberikan arahan serta membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Dr.H.Nasruddin Yusuf., M.Ag Selaku Pembimbing Akademik yang telah membantu serta memberikan arahan kepada penulis selama di bangku perkuliahan.
6. Kepala Perpustakaan IAIN Manado, dan seluruh staf perpustakaan IAIN Manado, yang telah membantu memberikan pinjaman buku yang dibutuhkan oleh penulis.

7. Seluruh Jajaran dosen dan para staf fakultas syariah IAIN Manado yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu yang selalu memberikan motivasi kepada penulis selama dibangku perkuliahan.
8. Civitas Akademik IAIN Manado yang telah membantu Administrasi perkuliahan Penulis dari Awal Hingga saat ini.
9. Seluruh Responden yang telah bersedia membantu dan meluangkan waktu kepada penulis untuk kelancaran penelitian ini.
10. Teristimewa kepada kedua orang tua, Ayahanda tercinta Marifat Tatali dan Ibunda tersayang Masni Ibrahim yang telah membesarkan, mendidik, mengasihi, menyayangi, mendoakan yang tiada henti-hentinya serta berusaha dengan segenap jiwa dan raga untuk bisa memberikan dukungan moril dan materil agar penulis bisa merasakan pendidikan sampai kejenjang perguruan tinggi. Serta Kakak tercinta Hijria Aulia Tatali, S.Pd yang selalu menjadi Motivasi bagi penulis dan selalu memberikan Semangat serta Doa kepada Penulis Agar dapat menyelesaikan Skripsi ini.
11. Kakek dan Nenek, Usman Ibrahim dan Maryam Santje Modeong serta Tante tercinta Nurhayati Ibrahim, S.HI yang selalu memberikan motivasi serta dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
12. Sarbanung Tatali, S.Pd, Taufik Mamuko dan Syahrani Tatali Mamuko yang senantiasa memberikan dukungan serta motivasi Kepada Penulis Untuk dapat menyelesaikan Skripsi ini.
13. Teman-teman Seperjuangan Angkatan 2015 Fakultas Syariah khususnya Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Teman-teman KKN Posko 31 Desa

Wineru Angkatan ke-V, teman-teman Himadiksi IAIN Manado, dan Teman-teman Wel-kost yang telah berbagi wawasan Serta pengalaman selama di bangku perkuliahan serta selalu memberikan dukungan kepada penulis.

14. Dan seluruh pihak yang turut andil dalam penyelesaian skripsi ini

Semoga Allah swt membalas amal kebaikan dengan pahala yang berlipat ganda, dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat khususnya bagi penulis dan pembaca pada umumnya.

Amin ya Rabbal 'Alamin

Manado, 17 Desember 2019

Penyusun

Nasmita Tatali
15.1.2.001

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan ekonomi suatu kota membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Kebutuhan jasa pengangkutan merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan total wilayah 735.355 mil persegi. Indonesia menempati peringkat ke Empat dari 10 negara berpenduduk terbesar di dunia. Maka Tanpa sarana transportasi yang memadai maka akan sulit untuk menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini. Pada umumnya Transportasi terbagi menjadi tiga macam yakni, Transportasi Darat, Transportasi Udara dan Transportasi Laut.¹

Secara Umum Transportasi dapat diartikan sebagai upaya untuk melakukan pergerakan atau perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusia, hewan atau mesin.² Upaya ini dilakukan oleh umat manusia tidak terlepas dari ketentuan Allah Swt yang menempatkan manusia sebagai khalifah di permukaan bumi. Dalam Q.S Al-huud : 37 menceritakan kisah Nabi Nuh as yang melaksanakan

¹Abbas Salim. *Manajemen Transportasi* (Cet.VI ; Jakarta : PT RajaGrafindo Persada, 2002), h.5

²Ma'rifatul Muniroh, *Prasarana Transportasi Darat* (Ambon :Universitas Pattimura, 2018), h.4

perintah pembuatan Transportasi pertama yaitu membuat Kapal serta Keadaan banjir yang menimpa mereka.³

Ketersediaan jasa Transportasi berkorelasi dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi memiliki peranan penting, bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjtnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan kesejahteraan serta pembanguann sangat positif dan menentukan.⁴

Di Kota Manado dan sekitarnya dominan dengan Mikrolet (minivan kecil) sebagai Sarana Transportasi. Mikrolet adalah sebutan untuk Angkutan umum berwarna biru yang berkapasitas untuk 9 orang penumpang dengan sopir yang mengantar penumpang sesuai dengan Jalur Trayek yang telah ditetapkan.⁵ Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Angkutan umum adalah pemindahan orang dan barang

³Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta : Cv Darus Sunnah, 2014), h.227

⁴Adisasmita, Raharjo, *Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang*, (Yogyakarta : Graha Ilmu), h.3

⁵Jotravelguide, *Dalam Kota dan Kota-kota di sekitarnya* diakses pada tanggal 17 Maret 2012

dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran.⁶

Beberapa Negara yang sedang berkembang, khususnya Indonesia telah mengalami perkembangan di bidang transportasi. Hal ini terlihat dari bermunculnya model transportasi berbasis online seperti Gocar. Gocar Merupakan salah satu Jenis Transportasi online yang berbasis Aplikasi, dimana konsumen memesan suatu sarana Transportasi melalui sistem aplikasi di dalam Smartphone. Saat konsumen melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar smartphone konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama dengan pengemudi.

Dengan Meningkatnya penggunaan layanan Gocar dikalangan warga kota manado, Dampaknya pun dirasakan oleh para sopir Mikrolet, terlebih khusus Para Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 Perkamil, karena kurangnya permintaan Penumpang untuk menggunakan jasa angkutan umum dan hal ini juga tentunya berpengaruh terhadap pendapatan harian mereka. Menurut mereka selain mengurangi pendapatan harian, Kehadiran Gocar ini juga menambah tingkat kemacetan yang ada di Kota Manado serta merugikan Seluruh Sopir-sopir Mikrolet. Karena driver Gocar bebas mengambil penumpang dimanapun dan tentunya itu sangat berbeda dengan Mikrolet yang harus mengambil penumpang

⁶Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan Bab I Pasal I

sesuai dengan Trayek yang telah di atur dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi.⁷

Pada Aturan tersebut, Jelas bahwa angkutan massa harus berbentuk perusahaan, yayasan, ataupun koperasi. Dengan begitu, penggunaan transportasi tersebut bisa dikontrol keamanannya. Kemudian Ada tanda khusus yaitu pelat nomor kuning sebagai penanda bahwa kendaraan tersebut merupakan transportasi umum. Tapi kenyataannya operasional Gocar tidak sejalan dengan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi. Mereka hanya Menggunakan Aplikasi dan tidak ada aturan mengenai jalur Trayek untuk mengangkut penumpang.⁸ Dalam inovasi transportasi yang membuat munculnya permasalahan seperti jenis kendaraan dan lokasi pengambilan penumpang di Kota Manado, Al-Qur'an menganjurkan manusia untuk melakukan kegiatan ekonomi dengan jalan yang baik yaitu dalam Q.S An-Nisa: 29:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبُطْلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا
أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا

Terjemahannya :

“Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama suka di antara kamu, dan janganlah kamu membunuh dirimu sesungguhnya Allah adalah penyayang kepadamu”.⁹

⁷Hasil observasi pada sopir mikrolet trayek Pasar 45-Perkamil pada hari senin tanggal 29 Juli 2019

⁸Republik Indonesia. Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁹ Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta : Cv Darus Sunnah, 2014), h.74

Berdasarkan ayat tersebut, islam tidak membatasi mencari harta dengan cara apapun, selama tidak melanggar prinsip-prinsip yang telah ditentukan syara'. Karena hukum asal dalam bermuamalah adalah mubah. Maksudnya adalah ketika seseorang sama-sama berusaha untuk memperoleh rezeki yang halal maka hal itu tidak dilarang oleh agama dan agama pun tidak melarang seseorang untuk mencari nafkah dengan cara apa pun sepanjang itu halal.¹⁰

Berdasarkan kondisi yang telah di uraikan, maka penulis tertarik Untuk mengangkat permasalahan yang berkaitan dengan Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 - Perkamil Perspektif Ekonomi Islam.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, Maka Masalah penelitian ini dirumuskan sebagai Berikut :

1. Bagaimana Prosedur Operasional Angkutan Umum di Kota Manado ?
2. Bagaimana Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 - Perkamil Perspektif Ekonomi Islam ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bagaimana prosedur Penggunaan Angkutan Umum di Kota Manado.
- b. Untuk mengetahui Dampak yang di timbulkan Oleh Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek pasar 45-perkamil di Tinjau dari Perspektif Ekonomi Islam.

¹⁰Taufiq, *Memakan harta secara batil perspektif Surat An-nisa: 29* (Aceh : IAIN Lhokseumawe), 2018, h.248

2. Manfaat penelitian

Dengan dilakukanya penelitian ini, diharapkan dapat memberi manfaat baik untuk kalangan masyarakat, perusahaan transportasi dan dari kalangan pemerintah, antara lain sebagai berikut :

a. Kegunaan ilmiah

- 1) Secara akademis, Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu Pengetahuan, Khususnya pada Program Studi Hukum Ekonomi Syariah yaitu dengan memberikan Gambaran tentang persaingan Ekonomi yang sering mengakibatkan perbuatan-perbuatan yang melanggar etika dan norma di masyarakat Serta Nilai agama dalam persaingan bisnis Transportasi
- 2) Untuk pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam media Transportasi Online yang berkaitan dengan persaingan kendaraan angkutan umum sampai kepada dampak yang ditimbulkannya
- 3) Diharapkan penelitian ini juga dapat menjadi acuan atau referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan Dampak Gocar terhadap pendapatan Sopir Mikrolet ataupun terhadap Angkutan-angkutan yang lainnya.

b. Kegunaan Praktis

- 1) Bagi Peneliti, agar dapat lebih memahami dampak hadirnya Gocar terhadap pendapatan sopir mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil.

- 2) Bagi Masyarakat, agar dapat lebih bijak untuk memilih Jenis transportasi seperti apa yang baik digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.
- 3) Bagi perusahaan Transportasi, agar selalu menciptakan dan selalu mengembangkan alternatif solusi transportasi bagi masyarakat Kota Manado sehingga tidak merugikan pihak manapun.
- 4) Bagi pemerintah, agar dapat mempertimbangkan, memecahkan masalah, serta mengambil kebijakan atau keputusan yang tepat mengenai Gocar dan Angkutan Umum.

D. Definisi Operasional

1. Dampak

Dampak adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif.

2. Gocar

Gocar adalah salah satu Jenis Transportasi online yang berbasis Aplikasi, dimana konsumen memesan suatu sarana Transportasi melalui sistem aplikasi di dalam Smartphone.

3. Pendapatan

Pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan, dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba.

4. Sopir

Sopir adalah pengemudi mobil seperti Bus, Angkot dan lain sebagainya.

5. Mikrolet

Mikrolet adalah salah satu jenis angkutan umum yang ada dikota Manando.

6. Trayek

Trayek adalah lintasan Kendaraan Umum atau rute untuk pelayanan jasa Angkutan umum yang mempunyai tujuan tetap maupun berjadwal.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Pengertian Dampak

Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif.¹¹ Dampak atau Pengaruh juga diartikan sebagai daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh adalah suatu keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi.

Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil oleh seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif. Dampak juga bisa merupakan proses lanjutan dari sebuah pelaksanaan pengawasan internal. Seorang pemimpin yang handal sudah selayaknya bisa memprediksi jenis dampak yang akan terjadi atas sebuah keputusan yang akan diambil.¹² Pada umumnya dampak terbagi menjadi dua jenis yaitu sebagai berikut :

1. Dampak Positif

Dampak adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Sedangkan positif adalah pasti atau tegas dan nyata

¹¹Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) digital*, Versi 2019

¹²Selo sumarjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta* (Jogjakarta : Universitas Gajah Mada, 1991), h.303

dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik. Positif adalah suasana jiwa yang mengutamakan kegiatan kreatif dari pada kegiatan yang menjemukan, kegembiraan dari pada kesedihan, optimisme dari pada pesimisme. Positif adalah keadaan jiwa seseorang yang dipertahankan melalui usaha-usaha yang sadar bila terjadi pada dirinya supaya tidak membelok fokus mental seseorang pada yang negatif. Bagi orang yang berfikiran positif mengetahui bahwa dirinya sudah berpikir buruk maka ia akan segera memulihkan dirinya. Jadi dapat disimpulkan pengertian dampak positif adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya yang baik.

2. Dampak Negatif

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia dampak negatif adalah pengaruh yang kuat untuk mendatangkan akibat negatif. Dampak adalah keinginan untuk memnujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan keapad orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti, mendukung keinginannya, berdasarkan beberapa penelitian ilmiah disimpulkan bahwa negatif adalah pengaruh buruk yang lebih besar dibandingkan dengan dampaknya. Jadi dapt disimpulkan pengertian dampak negatif adalah keinginan unyuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan buruk kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung yang buruk dan menimbulkan akibat tertentu.¹³

¹³Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) digital*, Versi 2016

B. Angkutan Umum dan Transportasi Online

1. Angkutan Umum

a) Definisi Angkutan Umum

Angkutan Umum dikenal juga sebagai transportasi publik atau transportasi massal adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute sesuai yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan.¹⁴ Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993 Tentang angkutan jalan, Angkutan umum adalah pemindahan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran.¹⁵

b) Jenis-jenis Angkutan Umum

Pada umumnya Transportasi terbagi kedalam tiga Jenis yakni Transportasi Udara, Darat dan Transportasi Laut.

1. Transportasi Udara

(a) Pesawat

Pesawat adalah transportasi udara yang mengantarkan penumpang antar bandar udara. Sebuah maskapai penerbangan menyediakan layanan

¹⁴Joseph L. Schofer, *Transportasi Publik* di akses pada hari Selasa tanggal 30 Januari 2018

¹⁵Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor.41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan

terjadwal dengan pesawat terbang antar bandar udara. Perjalanan udara memiliki kecepatan yang tinggi, namun menimbulkan banyak waktu tunggu sebelum dan sesudah perjalanan, dan oleh karenanya seringkali hanya layak dilakukan dalam jarak yang lebih jauh atau daerah-daerah di mana kurangnya infrastruktur darat sehingga membuat jenis transportasi lain tidak mungkin dijadikan sebagai pilihan.¹⁶

(b) Helikopter

Helikopter banyak digunakan sebagai angkutan umum di Indonesia di daerah pegunungan yang tidak dapat dilintasi oleh jenis kendaraan lain. Biasanya juga helikopter digunakan untuk perjalanan komersil.

2. Transportasi Darat

(a) Kereta Api

Kereta Api adalah bentuk transportasi rel yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut kargo atau penumpang. Gaya gerak yang disediakan oleh lokomotif yang terpisah atau motor individu dalam beberapa unit.

(b) Bus/ DAMRI

Damri adalah singkatan dari Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia yang dibentuk berdasarkan maklumat kementerian perhubungan RI No.01/DAMRI/46 tanggal 25 Desember 1946 dengan tugas utama menyelenggarakan angkutan penumpang dan barang di atas jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor. Dalam perkembangan selanjutnya

¹⁶Joseph L. Schofer, *Transportasi Publik* di akses pada hari Selasa Tanggal 30 Januari 2016

sebagai perusahaan umum (perum), nama DAMRI tetap diabadikan sebagai brand mark dari badan usaha milik negara (BUMN) ini yang hingga saat ini masih tetap konsisten menjalankan tugasnya sebagai salah satu penyelenggara jasa angkutan penumpang dan barang menggunakan bus dan truk.¹⁷

(c) Mikrolet/ Oplet/ Angkot (Angkutan Kota)

Mikrolet adalah alat angkutan umum penumpang di kota, tempat duduk penumpang menyamping dibelakang sopir. Mikrolet dikota manado biasanya berwarna biru dan berkapasitas 9 orang penumpang termasuk sopir. Di manado setiap penumpang menghadap kedepan, tidak seperti mikrolet/oplet di Jakarta dan di tempat lain, dimana penumpang duduk berhadapan satu sama lain.

(d) Ojek dan Becak

Ojek adalah kendaraan umum beroda dua yang biasanya adalah sepeda motor. Jenis kendaraan umum seperti ini tidak bisa kita temukan dinegara lain, karena ojek merupakan khas indonesia. Selain itu tarif ojek pun lebih murah dibandingkan dengan taksi namun ojek juga terkadang agak lebih mahal dibandingkan dengan angkot.¹⁸ Sedangkan Becak berasal dari bahasa hokkien yaitu : be chia yang artinya kereta kuda". Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi. Menjadi penegmudi becak merupakan salah satu cara untuk mendapatkan nafkah yang mudah, sehingga jumlah pengemudi becak didaerah yang

¹⁷Joseph L. Schofer, *Trasnportasi Publik* diakses pada hari selasa tanggal 30 januari

¹⁸Sutanpadukobasa, *Asal kata Ojek*, di Akases Pada Hari Tanggal 25 September 2013
Pukul 05:44 WIB

angka pengangguranya tinggi dapat menjadi sangat tinggi, dan akan menimbulkan berbagai kemacetan lalu lintas.¹⁹

(e) Taksi

Taksi adalah adalah sebuah transportasi non-pribadi yang umumnya adalah sedan serta dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil.²⁰

3. Transportasi Laut

(a) Kapal Laut

Kata kapal dibahasa indonesia dan melayu berasal dari rumpun bahasa dravida yaitu “kappal”. Kata ini mulai muncul pada literatur nusantara sebelum abad ke-17. Kata kapal selalu berujung kepada kendaraan air buatan (dalam hal ini india). Kapal laut adalah Transportasi pengangkut penumpang dan barang dilaut dan biasanya ukuran kapal tersebut cukup besar.

(b) Perahu/ Rakit

Perahu atau sampan adalah jenis angkutan umum untuk mengangkut penumpang dan barang yang dimuat dari kayu atau papan. Jumlah penumpang dari perahu ini biasanya 2 sampai dengan 8 orang penumpang, tergantung dari besarnya perahu tersebut. Mungkin sebagian orang berpikir bawa rakit adalah jenis angkutan umum yang sangat kuno yang tidak dapat lagi digunakan. Tetapi faktanya di daerah- daerah terpencil di indonesia, rakit masih digunakan untuk melintasi sungai atau

¹⁹Joseph L. Schofer, *Trasnsportasi Publik*, Di akases pada Hari Selasa Tanggal 30 Januari

²⁰Joseph L. Schofer, *Trasnsportasi Publik*, Di akases pada Hari Selasa Tanggal 30 Januari

danau dengan jarak yang dekat. Tidak jarang rakit juga difungsikan sebagai seperti feri sebagai pengangkut kendaraan darat lainnya.

2. Transportasi Online

a) Definisi Transportasi Online

Transportasi online adalah jasa transportasi berbasis internet yang dapat diakses melalui aplikasi dalam Smartphone. Hal ini dikarenakan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi semakin berkembang pesat. Menurut Brenda transportasi online adalah wahana yang digunakan sebagai pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan agensi-agensi tertentu yang bertanggung jawab dalam hal kepemilikan maupun pengoperasian transportasi yang terkait, yang paling utama dari transportasi ini yaitu transportasi yang berbasis mesin canggih dilengkapi dengan fitur pelacak posisi.²¹

b) Jenis-jenis Transportasi Online

Berbagai macam jenis Transportasi berbasis Aplikasi terus menjamur di Indonesia dan semakin banyak diminati masyarakat, terutama di Kota-kota besar. Persaingan berebut pasar transportai berbasis aplikasi pun mulai terasa di bisnis yang mengandalkan kemudahan dan kepraktisan ini. Berikut ini adalah sejumlah layanan transportasi online via aplikasi yang tengah berkembang di Indonesia²² :

²¹Ruangguruku, *Pengertian Transportasi Online*, diakses pada tanggal 24 September 2017 Pukul 23:44 WIB.

²²Koran Sindo, *10 jasa Transportasi Online di Indonesia*, diakses pada hari rabu tanggal 23 September 2015 Pukul 17:59 WIB.

(1) Gojek

Perusahaan Gojek online bernama PT Gojek Indonesia ini sudah didirikan sejak tahun 2010 di Jakarta. Saat ini, CEO dijabat oleh Nadiem Makarim, pemuda Indonesia jebolan Harvard Business School, Universitas Harvard, Amerika Serikat. Gojek menawarkan layanan transportasi ojek, kirim makanan, kurir dengan tarif berbasis kilometer yang harganya terjangkau. Sejauh ini perusahaan lokal ini memiliki 10.000 mitra pengendara ojek. Semua pengendara tersebut tersebar di jabodetabek, Bandung, Surabaya, Bali, Makasar dan lain sebagainya.

a. Kekurangan

Jaringan bermasalah, karena transportasi ini menggunakan jaringan internet, maka semua sistem bergantung dengan internet. Jika jaringan sedang bermasalah, walaupun ada driver Go-car didepanmu tetap tidak bisa kamu pesan.

b. Kelebihan

Lebih terpercaya, para Driver Go-Car dalam sebuah perusahaan transportasi online sudah terdaftar. Sebelumnya mereka sudah mendaftarkan diri dengan berbagai persyaratan tertentu. Termasuk dengan data diri yang jelas dan surat kelakuan baik dari kepolisian. Dengan begini, penumpang akan merasa lebih aman menggunakan pengemudi yang terdaftar. Praktis, jika sebelumnya kamu ingin menggunakan jasa Angkutan umum, biasanya kamu harus keluar rumah menuju jalan raya untuk mencari kendaraan yang kosong. Kamu harus merasakan panas bahkan hujan tanpa kepastian. Tapi, jika kalian memilih menggunakan jasa Go-Car maka kamu bisa memesannya dari rumah atau lokasi kamu pada saat itu,

kemudian menunggu beberapa menit layanan Go-Car yang kamu pesan akan menghampirimu. Semua tarif yang harus dibayar penumpang sudah tertera sejak awal, sehingga tidak ada proses tawar-menawar dengan pengemudi.

(2) Grab/ Uber

Grab sebelumnya dikenal dengan grabtaxi yang merupakan salah satu platform O2O yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara. Grab menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari seperti mengantarkan penumpang termasuk perjalanan, pesan antar makanan, pengiriman barang dan pembayarannya bisa tunai (Cash) dan bisa melalui dompet digital. Uber adalah layanan solusi transportasi online yang berdiri sejak tahun 2009, dan berpusat di San Francisco, Amerika Serikat. Uber hadir untuk menghubungkan penumpang dan pengemudi melalui aplikasi. Tujuannya untuk membuat penumpang lebih mudah untuk mengakses dan memberikan banyak pilihan kepada penumpang. Sejak diadopsi pada tahun 2009 hingga saat ini, Uber hadir di ratusan kota pada 59 negara di dunia. Untuk Indonesia, Uber telah hadir di Jakarta, Bandung dan Bali.

(3) Transjek/ Wheel line

Transjek menyebut dirinya sebagai “ taksi beragometer dan kurir pribadi anda”. Transjek yang dibangun oleh Riyandri Tjahjadi dan Nusa Ramadhan sejak September 2012, menetapkan tarif Rp.4.000 untuk kilometer pertama kemudian Rp. 3.000 untuk tiap kilometer selanjutnya. Wheel line didirikan oleh Chris Wibawa, Wheel Line berbeda dengan beberapa layanan transportasi sejenis, dimana Wheel Line menetapkan harga sesuai zona wilayah.

Dengan kantor pusat Jakarta Barat, maka radius tiga kilometer dari lokasi tersebut dianggap sebagai zona satu, kemudian tiga kilometer selanjutnya sebagai zona dua. Begitupun selanjutnya.

(4) Bangjek/ Ojek syar'i

Bangjek ini didirikan oleh Abdri Harsil. Tarif yang diterapkan sebesar Rp.4.000 untuk kilometer pertama dengan tarif Rp.3,4 per meter selanjutnya. Selain menyediakan wifi gratis, pelanggan juga disediakan plastik pelindung rambut, kotak penyimpanan dan jas hujan. Ojek syar'i didirikan oleh dua mahasiswa/i asal Surabaya yaitu Evilita Adriani dan Reza Zamir, Ojek syar'i merupakan layanan ojek berbasis aplikasi. Ojek syar'i merupakan layanan ojek yang dikendarai perempuan dan konsumennya adalah perempuan muslim. Ojek syar'i menargetkan celah pasar yang tidak disasar oleh gojek selaku pemimpin pasar pemesanan ojek berbasis aplikasi.

C. Ekonomi Islam dan Pendapatan

1. Pengertian pendapatan

Pendapatan bukanlah istilah yang asing bagi masyarakat Indonesia. Semua orang dari segala usia, status sosial ekonomi dan budaya pasti pernah mendengar atau bahkan mengucapkan kata pendapatan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pendapatan adalah hasil kerja (usaha dan sebagainya).²³ Sedangkan pendapatan dalam kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh

²³Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) digital*, Versi 2019.

perorangan, perusahaan, dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba.²⁴

Dalam arti ekonomi, pendapatan merupakan balas jasa atas penggunaan faktor-faktor produksi yang dimiliki oleh sektor rumah tangga, dan sektor perusahaan yang dapat berupa gaji, sewa, bunga serta keuntungan atau profit.²⁵ Rumah tangga adalah pemilik berbagai faktor produksi yang tersedia dalam perekonomian. Sektor ini menyediakan tenaga kerja dan tenaga usahawan, selain itu sektor ini memiliki faktor-faktor yang lain yaitu barang-barang modal, kekayaan alam, dan harta tetap seperti tanah, dan bangunan. Mereka akan menawarkan faktor-faktor produksi ini kepada sektor perusahaan sebagai balas jasa terhadap penggunaan berbagai jenis pendapatan kepada sektor rumah tangga. Tenaga kerja menerima gaji dan upah, dan pemilik keahlian kewirausahaan menerima keuntungan. Berbagai jenis pendapatan akan digunakan oleh rumah tangga untuk tujuan mereka. Diantaranya adalah untuk membeli berbagai barang ataupun jasa yang diperlukannya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah sebagai jumlah penghasilan yang diterima oleh masyarakat untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atau faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan.²⁶

Pendapatan merupakan unsur yang paling utama dari pembentukan laporan laba rugi dalam setiap perusahaan. Banyak yang bingung mengenai istilah pendapatan. Hal ini disebabkan pendapatan dapat diartikan sebagai revenue dan dapat juga diartikan sebagai income, maka income dapat diartikan sebagai

²⁴BN Marbun, *Kamus manajemen*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 2003), h.230

²⁵Soekartawi, *faktor-faktor produksi* (Jakarta : Salemba 3mpat, 2002), h.135

²⁶Sudodo sukirno, *Teori pengantar mikro ekonomi* (Jakarta : Rajawali Pers, 2012), h.38

penghasilan dan kata revenue sebagai pendapatan, penghasilan maupun keuntungan. Pendapatan sangat berpengaruh bagi kesekuruhan hidup perusahaan, semakin besar pendapatan yang diperoleh maka semakin besar kemampuan perusahaan untuk membiayai segala pengeluaran dan kegiatan-kegiatan yang bisa dilakukan oleh perusahaan. Selain itu pendapatan juga berpengaruh terhadap laba rugi perusahaan yang tersaji dalam laporan laba rugi maka, pendapatan adalah darah kehidupan dari suatu perusahaan. Pendapatan juga adalah uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan, besarnya pendapatan seseorang tergantung pada jenis pekerjaannya.

Soekartawi menjelaskan pendapatan mempengaruhi banyaknya barang yang dikonsumsi, bahwa seringkali dijumpai dengan bertambahnya pendapatan, maka barang yang dikonsumsi bukan saja bertambah, tapi juga kualitas barang tersebut ikut menjadi perhatian. Misalnya sebelum adanya penambahan pendapatan beras yang dikonsumsi adalah kualitas yang kurang baik, akan tetapi setelah terjadinya perubahan pendapatan maka yang dikonsumsi adalah beras yang kualitasnya lebih baik dari sebelumnya.

Tingkat pendapatan merupakan salah satu kriteria maju tidaknya suatu daerah. Nilai pendapatan suatu daerah relatif rendah, dapat dikatakan bahwa kemajuan dan kesejahteraan tersebut akan rendah pula. Kelebihan dari konsumsi maka akan disimpan pada bank yang tujuannya adalah untuk berjaga-jaga apabila terjadi kemajuan dibidang pendidikan, produksi dan sebagainya juga mempengaruhi

tingkat tabungan masyarakat. Demikian pula halnya bila pendapatan masyarakat suatu daerah relatif tinggi, maka tingkat kesejahteraan dan kemajuan daerah tersebut tinggi pula.

Berdasarkan pengertian beberapa ahli diatas dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah arus masuk yang berasal dari kegiatan ekonomi normal perusahaan dalam penciptaan barang atau jasa yang mengakibatkan kenaikan aktiva dan penurunan kewajiban. Sedaangkan menurut boediono pendapatan seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu sebagai berikut :

- a) Jumlah faktor-faktor produksi yang dimiliki yang bersumber pada, hasil tabungan tahun ini dan warisan atau pemberian.
- b) Harga per unit dari masing-masing faktor produksi, harga ini ditentukan oleh penawaran dan permintaan dipasar produksi.
- c) Hasil kegiatan anggota keluarga sebagai pekerjaan sampingan.

Tingkat pendapatan mempengaruhi tingkat konsumsi masyarakat. Hubungan antara pendapatan dan konsumsi merupakan suatu hal yang sangat penting dalam berbagai permasalahan ekonomi. Kenyataanya menunjukkan bahwa pengeluaran konsumsi meningkat dan naiknya pendapatan, dan sebaliknya. Jika pendapatan turun, pengeluaran konsumsi juga turun. Tinggi rendahnya pengeluaran sangat tergantung pada kemampuan keluarga dalam mengelola penerimaan pendapatannya.

(1) Karakteristik pendapatan

Walaupun pendapatan yang dimiliki setiap perusahaan berbeda-beda, teapi dari sudut akuntansi seluruh pendapatan tersebut mulai dari kelompok

pendapatan yang berasal dari penjualan barang jadi hingga pendapatan dari penjualan jasa memiliki karakteristik sama dalam pencatatannya. Karakteristik pendapatan dibagi menjadi dua karakteristik yaitu :

- a. Jika bertambah saldonya, harus dicatat disisi kredit. Setiap pencatatan disisi kredit berarti akan menambah saldo pendapatan tersebut.
- b. Jika berkurang saldonya harus dicatat disisi debet, setiap pencatatan disisi debet berarti akan mengurangi saldo pendapatan tersebut.

(2) Jenis-jenis pendapatan

Dalam praktiknya komponen pendapatan yang dilaporkan dalam laporan laba rugi terdiri dari dua jenis, yaitu²⁷:

- a. Pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dari usaha pokok (usaha utama) perusahaan.
- b. Pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dari luar usaha pokok (usaha sampingan) perusahaan.

(3) Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan

- a. Kesempatan kerja yang tersedia, semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia semakin banyak penghasilan yang diperoleh dari kerja tersebut.
- b. Kecakapan dan keahlian, dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan.

²⁷Kasmir, *Analisis laporan keuangan*, (Raja Grafindo Persada,2012), h.46

- c. Motivasi, motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh. Semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.
- d. Keuletan bekerja, pengertian keuletan dapat disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi kegagalan maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk meniti kearah kesuksesan dan keberhasilan.
- e. Banyak sedikitnya modal yang digunakan, besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan.

2. Sumber pendapatan

Pemenuhan kebutuhan pokok harus dilakukan lewat upaya-upaya individu itu sendiri. Penekanan kewajiban personal bagi setiap muslim untuk memperoleh penghidupannya sendiri dan keluarganya, tanpa terpenuhi kebutuhan ini, seorang muslim tidak akan dapat mempertahankan kondisi fisik dan mentalnya serta efesiensinya yang diperlukan untuk melaksanakan kewajibannya. Sumber pendapatan masyarakat merupakan hasil yang diperoleh oleh masyarakat yang berasal dari profesi atau pekerjaan yang mereka jalani. Sumber pendapatan berasal dari berbagai sektor, tergantung dari pekerjaan yang mereka jalani.²⁸ Pendapatan seseorang harus dapat digunakan untuk menentukan tingkat kesejahteraan sebab dengan pendapatan seseorang akan dapat memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-

²⁸Hg. Suseno triyanto widodo, *indikator ekonomi dasar perekonomian indonesia* (Yogyakarta : Kanisius, 1990), h.32

hari. Baik secara langsung maupun tidak langsung.²⁹ Sumber pendapatan masyarakat terdiri dari :

- a. Disektor formal berupa gaji dan upah yang diperoleh secara tetap dan jumlah yang diperoleh secara tetap dan jumlahnya telah ditentukan.
- b. Disektor informal berupa pendapatan yang bersumber dari perolehan atau penghasilan tambahan seperti penghasilan dagang, tukang, buruh, dan lain-lain.
- c. Disektor subsisten merupakan pendapatan yang bersumber dari hasil usaha sendiri berupa tanaman, ternak, kiriman, dan pemberian orang lain.

Menurut biro pusat statistik, pendapatan terdiri dari dua jenis, yaitu sebagai berikut :

a) Pendapatan Berupa uang

Pendapatan Berupa uang yaitu segala penghasilan berupa uang yang sifatnya reguler dan hanya diterima biasanya sebagai balas jasa. Pendapatan jenis ini bersumber dari :

1. Gaji dan upah yang diperoleh dari kerja pokok, kerja sampingan dan kerja lembur
2. Usaha sendiri yang berupa laba bersih usaha, komisi, penjualan hasil home industry.
3. Hasil investasi, yakni pendapatan yang diperoleh dari hak milik tanah.
4. Keuntungan sosial, yakni pendapatan yang diperoleh dari kerja sosial.

²⁹Hg. Suseno triyanto widodo, *indikator ekonomi dasar perekonomian indonesia* (Yogyakarta : Kanisius, 1990), h.32

b) Pendapatan berupa barang

Pendapatan berupa barang Yaitu segala penghasilan yang sifatnya reguler dan biasa, akan tetapi tidak selalu berbentuk balas jasa dalam bentuk barang atau jasa. Akan tetapi berupa pengobatan, beras, transportasi, dan perumahan.

c) Penerimaan yang bukan pendapatan

Penerimaan yang bukan pendapatan yakni berupa : pengambilan tabungan/deposito, hasil penjualan barang-barang pribadi, penagihan utang-piutang, hadiah, warisan.³⁰

3. Pendapatan dalam islam

Ada beberapa sumber pendapatan dalam islam yang berasal dari faktor-faktor produksi yakni sewa, upah, keuntungan dan profit yaitu sebagai berikut:

a) **Sewa-menyewa (Ijarah)**

Idris Ahmad dalam bukunya yang berjudul *Fiqih Syafi'i* berpendapat bahwa ijarah berarti upah mengupah.³¹ Hal ini terlihat ketika beliau menerangkan rukun dan syarat upah mengupah, yaitu mu'jir dan musta'jir (yang memberi upah dan yang menerima upah), sedangkan Nor Hasanuddin sebagai penerjemah *Fiqih Sunnah* karya Sayyid Sabiq menjelaskan bahwa makna ijarah adalah sewa menyewa.³² Dari penjelasan di atas maka terdapat perbedaan terjemahan kata ijarah dari Bahasa Arab ke dalam Bahasa Indonesia. Antara sewa dan upah juga ada perbedaan makna operasional, sewa biasanya digunakan untuk menyewakan

³⁰Mulyanto sumardi, *Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok* (Jakarta : rajawali, 1982), h. 93

³¹ Idris Ahmad, *Fiqih Al-Syafi'iyah* (Jakarta: Karya Indah, 1986), h. 139

³² Sayyid Sabiq, *Fiqih Sunnah, Terjemahan Nor Hasanuddin* (Jakarta: Pena Pundi Aksara, 2004), h. 203

suatu benda kepada orang lain sedangkan upah digunakan dalam menyewakan jasa orang lain. Secara etimologi kata ijarah berasal dari kata ajr yang berarti “imbalan”. Menurut Rahmat Syafi’i dalam Fiqih Muamalah ijarah adalah baih al-manfaat yang artinya menjual manfaat.³³ Manfaat terdiri dari beberapa bentuk. Pertama, manfaat benda, seperti penghunian rumah dan pemakaian mobil. Kedua, manfaat pekerjaan, seperti pekerjaan arsitek, tukang bangunan, tukang tenun, tukang setrika. Dan ketiga, manfaat orang yang mengerahkan tenaganya, seperti pembantu dan buruh. Pemilik atas sesuatu yang dapat dimanfaatkan disebut dengan mu’ajjir. Orang yang memanfaatkan barang dari pemilik disebut dengan mustakjir. Sesuatu yang diambil manfaatnya disebut makjur. Dan imbalan yang dikeluarkan sebagai ganti atas manfaat yang diambil dinamakan dengan ajr atau ujah.³⁴ Apabila akad penyewaan dilakukan dengan sah maka tetaplah kepemilikan penyewa atas manfaat dan tetaplah kepemilikan pemilik barang atas sewa karena ini adalah akad tukar-menukar. Al-ijarah atau sewa menyewa juga bisa dikatakan sebagai ikatan perjanjian antara dua orang tentang barang-barang produktif, untuk dimanfaatkan pihak penyewa dengan memberikan imbalan yang layak pada pemilik barang.³⁵ Ijarah merupakan salah satu bentuk kegiatan muamalah dalam memenuhi keperluan manusia, seperti sewa-menyewa, kontrak atau menyewakan jasa dan lain-lain.³⁶

³³Rahmat Syafi’i, *Fiqih Muamalah* (Bandung: CV Pustaka Setia, 2004), h. 121

³⁴Sayyid Sabiq, *Fikih Sunnah 5, Terjemahan Abdurrahim dan Masrukhin* (Cet. III; Jakarta: Cakrawala Publishing, 2012), h. 258

³⁵Abu bakar Jabir El-Jazairi, *Pola-pola Hidup Muslim* (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2004), h. 66.

³⁶Nasrun Haroen, *Fiqih Muamalah* (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), h. 228

Secara etimologi al-ijarah berasal dari kata al-ajru yang berarti al'iwadh yang berarti penggantian, dari sebab itulah ats-Tsawabu dalam kontes pahala dinamai juga al-ajru yang artinya Upah. Ijarah adalah akad sewa-menyewa antara pemilik ma'jur (objek sewa) dan musta'jir (penyewa) untuk mendapatkan imbalan atas objekj sewa yang disewakannya.³⁷ Ijarah ialah akad terhadap suatu manfaat dalam jangka waktu tertentu dengan bayaran tertentu.³⁸ Lafadz ijarah berasal dari Bahasa Arab al-ajr yang berarti al-iwadh (ganti) yang berarti upah, sewa, jasa atau imbalan. Kata ijarah berarti upah, sewa, jasa, atau imbalan yaitu salah satu bentuk kegiatan muamalah dalam memenuhi kebutuhan hidup manusia seperti sewa-menyewa, kontrak atau menjual jasa perhotelan dan lain lain.³⁹ Adapun Secara terminologi, para Ulama fiqih berbeda pendapatnya, antara lain sebagai berikut :

1. Menurut ulama syafi'iyah ijarah adalah suatu jenis akad atau transaksi terhadap suatu manfaat yang dituju, tertentu, bersifat mubah dan boleh dimanfaatkan, dengan cara memberi imlan tertentu.
2. Menurut Sayyid Sabiq, ijarah adalah suatu jenis atau kad transaksi untuk mengambil manfaat dengan jalan memberi pengantian.
3. Menurut Syaikh Syihab Al-Din dan Syaikh Umairah bahwa yang dimaksud dengan ijarah adalah istilah akad atas manfaat yang diketahui dan disengaja untuk memberi dan membolehkan dengan imbalan yang diketahui ketika itu.

³⁷Prof. Dr. Veihzal Rivai *dkk*, *Islamic Transaction Law In Bussiness dari Teori ke Praktik*, (Jakarta : PT.Bumi Aksara, 2011), h. 469

³⁸Syaikh Abu Bakar Jair al-Jaza'iri, *Minhajul muslim konsep hidup ideal dalam islam*, (Jakarta : Darul Haq, 2006), h. 849

³⁹A. Aziz Dahlan, *Ensiklopedi Hukum Islam* (Cet. II; Jakarta: PT. Ichtiar Baru Van Hoeve, 1997), h. 660

4. Menurut Hasbi Ash-Shiddiqie bahwa ijarah adalah akad yang objeknya ialah penukaran manfaat untuk masa tertentu, yaitu pemilikan manfaat dengan jumlah imbalan, sama dengan menjual manfaat.
5. Menurut Amir Syarifuddin ijarah secara sederhana dapat diartikan dengan akad atau transaksi manfaat atau jasa dengan jumlah imbalan tertentu. Bila yang menjadi objek transaksi adalah manfaat atau jasa dari suatu benda disebut ijarah al'Ain, seperti sewa menyewa rumah untuk ditempati. Bila yang menjadi objek transaksi manfaat atau jasa dari tenaga seseorang disebut dengan ijarah ad-Dzimah.
6. Menurut ulama Hanafi mengatakan bahwa ijarah yaitu suatu akad yang dipergunakan untuk manfaat yang diketahui dan disengaja dari suatu barang yang disewakan dengan cara penggantian (bayar).⁴⁰ Manfaat, terkadang berbentuk manfaat barang, seperti rumah untuk ditempati, atau mobil untuk dikendarai. Bisa juga berbentuk karya, misalnya tukang tenun, tukang kebun, penjahit dan sebagainya. Terkadang manfaat itu berbentuk sebagai kerja pribadi seperti pembantu dan para pekerja (bangunan, pabrik dan sebagainya).
7. Para Ulama Syafi'i mendefinisikan bahwa ijarah yaitu suatu akad atas manfaat yang diketahui dan disengaja, yang diterima sebagai pengganti dan kelebihan, dengan pengantian yang diketahui dan disengaja, yang diterima sebagai pengganti dan kelebihan, dengan penggantian yang diketahui (jelas).
8. Sedangkan menurut Ulama Hambali ijarah yaitu suatu aqad atas manfaat yang mubah (boleh) dan dikenal, dengan jalan mengambil sesuatu atas

⁴⁰Wahbah Az-Zuhaili, Fikih Islam Wa Adillatuhu, (Jilid 5; Gema Insani: Jakarta, 2011), h. 390

sesuatu, dengan waktu yang diketahui (jelas), dan dengan penggantian yang jelas pula.

9. Menurut Taqi al-Din al-Nabhani ijarah adalah kepemilikan jasa dari seorang ajir (orang yang dikontrak tenaganya) oleh musta'jir (orang yang mengontrak tenaga), serta pemilikan harta dari musta'jir oleh ajir, dimana ijarah merupakan transaksi terhadap jasa tetapi dengan disertai kompensasi (imbalan).⁴¹ Menurut Labib Mz yang dimaksud ijarah adalah memberikan sesuatu barang atau benda kepada orang lain untuk diambil manfaatnya dengan perjanjian yang telah disepakati bersama oleh orang yang menyewakan dan orang yang memberi sewa, bahwa orang yang menerima barang itu harus memberikan imbalan sebagai bayaran atas penggunaan manfaat barang yang telah dipergunakan dengan beberapa syarat dan rukun-rukun tertentu.⁴²
10. Menurut Adiwarmarman A. Karim, ijarah didefinisikan sebagai hak memanfaatkan aset dengan membayar imbalan tertentu.⁴³ Dengan demikian, jasa merupakan bagian dari pada ijarah, sebab ijarah dapat dibagi menjadi dua jenis yaitu, Ijarah yang bersifat manfaat misalkan sewa menyewa rumah,

⁴¹Taqi al-Din al-Nabhani, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif: Perspektif Islam*, terjemahan Moh. Maghfur Wachid (Surabaya: Risalah Gusti, 1996), h. 83

⁴²Labib Mz, *Etika Bisnis Islam, bintang usaha Jaya* (Surabaya: Risalah Gusti, 2006), h. 39.

⁴³Adiwarmarman A. Karim, *Ekonomi Islam Suatu Kajian Kontemporer* (Jakarta: Gema Insani Press, 2001), h. 100

sewa menyewa tanah dan Ijarah yang bersifat jasa misalkan jasa perhotelan, jasa biro hukum dan sebagainya.⁴⁴

11. Menurut Hukum Perdata (BW) pada pasal 1548, sewa menyewa adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak lainnya kenikmatan dari suatu barang, selama dalam waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuai dengan harga, yang oleh pihak tersebut belakangan telah disanggupi pembayarannya.⁴⁵
12. Sedangkan pendapat lain datang dari Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, yang dimaksud dengan ijarah adalah pengambilan manfaat sesuatu benda tanpa mengurangi wujud dan nilai bendanya sama sekali dan yang berpindah hanyalah manfaat dari benda yang disewakan seperti manfaat tanah dijadikan tempat parkir, rumah, warung makan, dan sebagainya. Dengan demikian, perjanjian sewa menyewa merupakan suatu perjanjian yang berunsurkan adanya pemilikan faedah atau manfaat yang telah diketahui serta disengaja dengan adanya upah atau ongkos sebagai pengganti dari pihak lain.⁴⁶

Definisi-definisi tersebut diatas dapat dikemukakan bahwa pada dasarnya tidak ada perbedaan yang prinsip diantara ulama dalam mengartikan ijarah atau sewa menyewa. Dari definisi tersebut di tari kesimpulan bahwa ijarah atau sewa

⁴⁴Shalih Ibn Ghanim al-Sadlan, *Risalah Fi al-fiqh al-muyassar* (Bairut: Dar al-Fikr, 2001), h. 94

⁴⁵R. Subekti dan R. Tjiptrosudibyo, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta: Paramadya, 2006), h. 381

⁴⁶Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam* (Jakarta: Sinar Grafika, 1994), h. 52

menyewa adalah akad atas manfaat dengan imbalan. Dilihat dalam definis diatas bahwa ada beberapa hal yang penting dalam ijarah yaitu :

1. Ijarah adalah sebuah kontrak akad.
2. Hak pemanfaatan atas sesuatu yang dialihkan.
3. Untuk aset tertentu.
4. Untuk periode waktu tertentu.
5. Dengan imbalan berupa uang sewa yang telah disetujui.

Praktek sewa menyewa terkadang sering diartikan bahwa yang bisa dijadikan objek sewa-menyewa adalah barang atau benda, padahal selain itu juga ada objek sewa menyewa yang dibolehkan dalam syara' untuk dijadikan objek sewa menyewa. Berikut ini adalah macam-macam sewa menyewa yaitu sebagai berikut:

a. Ijarah ala' al-manafi

Ijarah 'ala al-munafi' yaitu ijarah yang obyek akadnya adalah manfaat. Dalam ijarah ini tidak diperbolehkan menjadikan obyeknya sebagai tempat yang dimanfaatkan untuk kepentingan yang dilarang oleh syara'. Menurut ulama Hanafiyyah dan Malikiyyah, akad ijarah dapat ditetapkan sesuai dengan perkembangan manfaat yang dipakai. Konsekuensi dari pendapat ini adalah bahwa sewa tidak dapat dimiliki oleh pemilik barang ketika akad itu berlangsung, melainkan harus dilihat dahulu perkembangan penggunaan manfaat tersebut. Namun ada akad ijarah 'ala al-manafi' yang perlu mendapat perincian lebih lanjut, yaitu :

- 1) Ijarah al-'ardh (akad sewa tanah) untuk ditanami atau didirikan bangunan.

Akad sewa tersebut baru sah jika dijelaskan peruntukannya. Apabila akadnya

untuk ditanami, harus diterangkan jenis tanamannya, kecuali jika pemilik tanah memberi izin untuk ditanami apa saja.

2) Akad sewa pada binatang harus jelas peruntukannya, untuk angkutan atau kendaraan dan juga masa penggunaannya. Karena binatang dapat dimanfaatkan banyak hal, jika untuk menghindari sengketa kemudian hari, harus disertai rincian pada saat akad.

b. Ijarah ‘ala al-‘amaal

Ijarah ‘ala al-‘amaal ijarah, yaitu ijarah yang obyek akadnya atau pekerjaannya, seperti membangun gedung menjahit pakaian. Akad ijarah ini terkait erat dengan masalah upah mengupah. Karena itu, pembahasannya lebih dititikberatkan kepada pekerja atau buruh (ajir). Ajir itu sendiri terbagi menjadi dua macam yaitu ajir khas dan ajir musytarak. Pengertian ajir khas adalah pekerjaan atau buruh yang melakukan suatu pekerjaan secara individual dalam waktu yang telah ditetapkan, seperti pembantu rumah tangga. Sedangkan ajir musytarak adalah seseorang yang bekerja dengan profesinya dan tidak terikat oleh orang tertentu. Dia mendapat upah karena profesinya, bukan karena penyerahan dirinya terhadap pihak lain, misalnya pengacara dan konsultan.⁴⁷

Hikmah dalam pensyariaan sewa-menyewa sangatlah besar, karena didalam sewa-menyewa terdapat unsur saling bertukar manfaat antara manusia yang satu dengan yang lainnya. Karena perbuatan yang dilakukan oleh satu orang pastilah tidak sama dengan perbuatan yang dilakukan oleh dua orang atau tiga orang misalnya. Apabila persewaan tersebut berbentuk barang, maka dalam akad

⁴⁷Qomarul Huda, *Fiqih Mu'amalah* (Cet I; Yogyakarta: Teras, 2011), h. 78-80.

persewaan diisyaratkan untuk menyebutkan sifat dan kuantitasnya. Adapun mengenai syarat, selebihnya disebutkan dalam cabang fiqh. Hikmah dalam penyewaan adalah untuk mencegah terjadinya permusuhan dan perselisihan. Tidak boleh menyewakan suatu barang yang tidak ada kejelasan manfaatnya, yaitu sebatas perkiraan dan terkaan belaka. Dan barangkali tanpa diduga barang tersebut tidak dapat memberikan faedah apapun maka akad harus diutamakan dalam suatu sewa-menyewa, dan akad itu harus jelas tanpa ada yang di sembunyikan kepada dari pihak pemilik dan yang menerima sewa.

b) Upah/Mengupah (ijarahala ‘al-a’mal)

Menurut struktur atas legislasi islam, pendapatan yang berhak diterima, dapat ditentukan dalam dua metode. Metode yang pertama adalah ujah (kompensasi, imbalan jasa, upah). Sedangkan yang kedua adalah bagi hasil. Seorang pekerja berhak meminta sejumlah uang sebagai bentuk kompensasi atas kerja yang dilakukan. Demikian pula berhak meminta bagian profit atau hasil dengan rasio bagi hasil tertentu sebagai bentuk kompensasi atas kerja. Menurut Prof. Dr Wahbah Az-Zuhaili upah dalam islam berasal dari ijarah terhadap kemanfaatan suatu barang, dalam artian yang menjadi objek akad adalah kemanfaatan suatu barang atau yang biasa dikenai dengan sebutan penyewaan barang. Kedua, ijarah terhadap pekerjaan, dalam artian yang objek akad adalah pekerjaan atau yang biasa dikenal dengan istilah memperkerjakan seseorang dengan upah.⁴⁸

Ijarah ‘ala al-‘amaal ijarah yaitu ijarah yang obyek akadnya atau pekerjaannya, seperti membangun gedung menjahit pakaian. Akad ijarah ini

⁴⁸Wahbah Az-zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adilatuhu*, (Jakarta : Gema Insani, 2011), h.83-84

terkait erat dengan masalah upah mengupah. Karena itu, pembahasannya lebih dititikberatkan kepada pekerja atau buruh (ajir). Ajir itu sendiri terbagi menjadi dua macam yaitu ajir khas dan ajir musytarak. Pengertian ajir khas adalah pekerjaan atau buruh yang melakukan suatu pekerjaan secara individual dalam waktu yang telah ditetapkan, seperti pembantu rumah tangga. Sedangkan ajir musytarak adalah seseorang yang bekerja dengan profesinya dan tidak terikat oleh orang tertentu. Dia mendapat upah karena profesinya, bukan karena penyerahan dirinya terhadap pihak lain, misalnya pengacara dan konsultan.⁴⁹

c) **Keuntungan/Provit**

Keuntungan atau Profit dalam bahasa Arab disebut dengan ar-rihb yang berarti pertumbuhan dalam perdagangan.

D. Teori Persaingan Usaha

1. Ditinjau dari Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha dan Tidak Sehat

Persaingan Usaha antar Transportasi online dengan Angkutan Umum dalam hal ini mikrolet terjadi sebelum ada kerja sama antar mereka. Selain itu terjadi demonstrasi angkutan kota dikarenakan persaingan transportasi online tidak sehat, sehingga terjadi indikasi persaingan usaha yang tidak sehat dalam jasa Transportasi. Persaingan Usaha yang tidak sehat ini dapat dilihat dalam perjanjian Usaha yang dilakukan dan kegiatan usaha yang dilakukan. Dalam perjanjian yang dilarang sesuai UU nomor 5 Tahun 1999 BAB III pasal 4, yaitu sebagai berikut :

⁴⁹Qomarul Huda, *Fiqih Mu'amalah* (Cet I; Yogyakarta: Teras, 2011), h. 78-80.

a. Oligopoli

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat.⁵⁰

b. Penetapan Harga (Price Fixing)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.⁵¹

c. Pembagian Wilayah

Pelaku usaha dilarang untuk membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau pesaing usahanya tidak sehat.⁵²

d. Pembokoitan

Pelaku usaha dilarang untuk membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang dapat menghalangi pelaku usaha lain melakukan usaha yang sama, baik untuk tujuan dalam negeri maupun pasar luar negeri.⁵³

⁵⁰Republik Indonesia. Undang-undang RINomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Persaingan Usaha Yang Tidak Sehat, BAB III, Pasal 4 Ayat 1, h.5

⁵¹*Ibid*, h.5

⁵²*Ibid*, h.10

⁵³*Ibid*, h.10

e. Kartel

Pelaku usaha dilarang untuk membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.⁵⁴

f. Trust Agreement

Pelaku usaha dilarang untuk membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk melakukan kerjasama dengan membentuk gabungan perusahaan atau perseroan yang lebih besar, dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya, yang bertujuan untuk mengontrol produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.⁵⁵

g. Perjanjian tertutup

Pelaku usaha dilarang untuk membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa hanya akan memasok atau tidak memasok kembali barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu.⁵⁶

E. Hasil Penelitian yang relevan

Adapun mengenai kajian-kajian yang relevan, menjelaskan tentang dampak gozar terhadap pendapatan sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil

⁵⁴*Ibid*, h.11

⁵⁵*Ibid*, h.11

⁵⁶*Ibid*, h.12

dilingkupkan dengan beberapa pendapat atau penelitian terdahulu yang memiliki kolerasi terhadap penelitian ini.

Pertama, M.Nur Romadhon Melakukan penelitian pada tahun 2018 yang berjudul “Dampak Ojek Online terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta)”. Hasil penelitiannya adalah menjadi seorang Driver Online menimbulkan dampak positif dan negatif. Selain dari dampak peningkatan ekonomi, dampak yang nyata dari kehadiran ojek online ini adalah membantu driver maupun mobilitas masyarakat dalam kebutuhan sehari-hari dari segi transportasi umum maupun solusi untuk kebutuhan *lifestyle* mulai dari mengantar barang, makanan, belanjaan, obat-obatan. Dari sisi negatif dan tidak langsung bisa dikatakan hanya internal, nagi driver sendiri mengeluhkan menjamurnya driver karena pendaftaran yang setiap hari dibuka sehingga orderan merata bagi seluruh driver Gojek.⁵⁷

Kedua, Wardiman Darmadi melakukan penelitian di tahun 2016 yang berjudul “Dampak Keberadaan Transportasi Ojek *Online* (GO-JEK) terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di kota Makassar”. Hasil penelitian adalah tarif konvensional mengalami penurunan orderan/ pangkalan sewa sehingga pendapatan setoran pengemudi berkurang setiap hari serta pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai dan perusahaan terancam bangkrut di situlah seluruh angkutan melakukan aksi demo di Balai

⁵⁷ M.Nur Romadhon, *Dampak Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Sosial Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek Di Yogyakarta*, (Skripsi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, Yogyakarta), 2018.

Kota yang membuat kericuhan serta konflik yang menuntut ditutupnya transportasi yang berbasis online karena karyawan angkutan konvensional takut terancam pengangguran akibat tertutupnya perusahaan tempat mata pencaharian mereka. Kesimpulan dalam penelitian ini yaitu seluruh angkutan mengalami berkurangnya pendapatan yang mereka peroleh dari keberadaan angkutan berbasis *online* sehingga mereka takut mengalami pengangguran karena minimnya pendapatan di setiap hari. Penelitian ini hanya membahas dampak yang dirasakan pada pekerja angkutan umum sejak keberadaanya transportasi online.⁵⁸

⁵⁸Wadiman Darmadi, *Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar*, (Skripsi Universitas Islam Negeri Alauddin), 2016

BAB III

METODE PENELITIAN

Metodologi Penelitian berasal dari kata “Metode” yang artinya cara yang tepat untuk melakukan sesuatu, dan “logos” yang artinya ilmu atau pengetahuan. Jadi metodologi artinya cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan. Sedangkan “Penelitian” adalah suatu kegiatan untuk mencari, mencatat, merumuskan dan menganalisa sampai menyusun laporan.⁵⁹ Penelitian sebagai sistem ilmu pengetahuan, memainkan peran penting dalam bangunan ilmu pengetahuan itu sendiri. Maksudnya, penelitian menempatkan posisi yang paling urgen dalam ilmu pengetahuan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan melindunginya dari kepunahan.⁶⁰

Untuk penelitian yang akan digunakan oleh peneliti yaitu metode penelitian kualitatif yang disebut juga metode penelitian naturalistik karena berdasarkan tingkat kealamiahannya. Metode penelitian naturalistik/kualitatif, digunakan untuk meneliti pada tempat yang alamiah, dan penelitian tidak membuat perlakuan, karena peneliti dalam mengumpulkan data bersifat emic, yaitu berdasarkan pandangan sumber data, bukan pandangan peneliti.⁶¹

⁵⁹Cholid Nurbako, *Metode Penelitian* (Cet. VII; Jakarta: Bumi Aksara, 2005), h. 1

⁶⁰Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif* (Cet V; Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), h.6

⁶¹Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)* (Cet IV; Bandung: Alfabeta, 2013), h. 6

E. Jenis Penelitian Dan Lokasi Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan metode Penelitian kualitatif (field research) yang menghasilkan data deskriptif dengan menggunakan metode yang berusaha mencari dan menyajikan data-data dari objek yang akan di teliti secara empiris dan terperinci secara alamiah atau wajar berupa kata-kata tertulis atau lisan dari informan agar dapat diamati dengan jelas.⁶² Karena Kriteria data dalam penelitian kualitatif ini adalah data yang pasti, data yang benar benar terjadi sebagaimana adanya.⁶³

2. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Lokasi Penelitian merupakan Tujuan atau Tempat yang akan dilaksanakan penelitian tersebut. Dan Peneliti memilih lokasi penelitian yang terletak di Kelurahan Perkamil Kecamatan Paal Dua Provinsi Sulawesi Utara. Adapun Waktu Pelaksanaannya terhitung sejak 17 Oktober 2019 sampai dengan 17 Desember 2019.

F. Data dan Sumber Data

Menurut Arikunto sumber data merupakan subjek dari mana data diperoleh.⁶⁴ Data-data yang diperoleh merupakan data-data yang terjamin keabsahannya.

⁶²Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung : PT.Remaja Rosdakarya, 2007), h.3

⁶³Sugiyono, *Memahami penelitian Kualitatif* (Bandung :CV Alfabeta, 2015), h.2

⁶⁴Arikunto Suharsimi, *Prosedur Penelitian* (Cet. I; Yogyakarta: Rineka Cipta, 2002), h.

Sehingga data-data yang diperoleh bisa dicek dan dianalisis keabsahannya. Adapun sumber data yang diperoleh peneliti dikelompokkan menjadi dua yaitu :

1. Sumber Data Primer

Sumber Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari Narasumber melalui Wawancara, dalam hal ini adalah Para Sopir mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah data-data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen, surat kabar ataupun artikel yang berkaitan dengan penelitian ini. Sumber data tersebut kemudian diolah dan dianalisis dengan prosedur penelitian dan selanjutnya menjadi hasil penelitian. Setiap data yang diambil merupakan data-data yang bisa dijamin keabsahannya.

G. Instrumen Penelitian

Instrumen Penelitian adalah alat ukur, yaitu dengan instrumen penelitian ini dapat dikumpulkan data sebagai alat untuk menyatakan besaran atau presentase sehingga dengan menggunakan instrumen yang dipakai tersebut berguna sebagai alat, baik untuk pengukuran maupun bagi pengukurannya.⁶⁵ Dalam penelitian kualitatif, yang menjadi instrumen atau alat penelitian adalah peneliti itu sendiri. Penelitian kualitatif sebagai human instrument, berfungsi menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya. Kualitas

⁶⁵Mardalis, *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*, edisi I (Cet. VII; Jakarta: Bumi Aksara, 2004), h. 60

instrumen penelitian berkenaan dengan validitas kualitas pengumpulan data berkenaan ketepatan cara-cara yang digunakan untuk mengumpulkan data.⁶⁶

H. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah langkah untuk mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan memenuhi standar data yang ditetapkan.⁶⁷ Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi dalam Kamus besar Bahasa Indonesia berarti pengamatan atau peninjauan secara cermat. Observasi atau pengamatan adalah aktivitas terhadap suatu objek dengan maksud merasakan dan kemudian memahami pengetahuan dari sebuah fenomena berdasarkan gagasan yang sudah diketahui sebelumnya, untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk melanjutkan suatu penelitian.⁶⁸ Observasi dilakukan sesuai dengan kebutuhan penelitian mengingat tidak setiap penelitian menggunakan alat pengumpulan data demikian. Observasi juga dilakukan secara sengaja, sistematis mengenai fenomena sosial dengan gejala-gejala psikis untuk kemudian dilakukan pencatatan.⁶⁹

⁶⁶Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, h. 222

⁶⁷Sugiyono, *Metode penelitian Kualitatif dan R&B* (Bandung : CV. Alfabeta, 2017), h.224

⁶⁸Sustrisno Hadi, *Metodologi Research Jilid I* (Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM, 1983), h. 136

⁶⁹Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif* (Bandung : CV.Ifabeta, 2016), h. 64

2. Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan-keterangan lisan atau Informasi yang jelas dari Narasumber. Dalam Hal ini yang menjadi Narasumbernya adalah Para Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil. Esterberg (2002) mengemukakan beberapa macam wawancara, yaitu wawancara terstruktur, semiterstruktur, dan tidak terstruktur.

a. Wawancara terstruktur (Structured interview)

Wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data, bila peneliti atau pengumpul data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh. Oleh karena itu dalam melakukan wawancara, pengumpul data telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis yang alternatif dan jawabannya pun telah disiapkan.⁷⁰ Dengan wawancara terstruktur ini setiap responden diberi pertanyaan yang sama, dan pengumpul data mencatatnya. Dengan wawancara terstruktur ini pula, pengumpulan data dapat menggunakan beberapa wawancara sebagai pengumpul data, supaya setiap pewawancara mempunyai keterampilan yang sama, maka di perlukan training kepada calon pewawancara. Dalam melakukan wawancara, selain membawa instrumen sebagai pedoman untuk wawancara, maka pengumpul data juga dapat menggunakan alat bantu seperti tape recorder, Telepon genggam (Handphone), alat tulis menulis, Gambar, Brosur, dan

⁷⁰Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung : CV.lfabeta, 2016), h. 73

material yang lain yang dapat membantu pelaksanaan wawancara menjadi lancar.

b. Wawancara semiterstruktur (Semistructure interview)

Jenis wawancara ini sudah termasuk dalam kategori in- dept interview, di mana dalam pelaksanaannya lebih bebas dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan wawancara jenis ini adalah untu menemukan permasalahan secara lebih terbuka, di mana pihak yang diajak wawancara diminta pendapat, dan ide-idenya. Dalam melakukan wawancara, peneliti perlu mendengarkan secara teliti dan mencatat apa saja yang dikemukakan oleh informan.

c. Wawancara tidak struktur (Unstructured interview)

Wawancara tidak terstruktur, adalah wawancara yang bebas di mana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sitematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.⁷¹

Adapun Alat bantu wawancara yang dikenal dalam praktek penelitian, pada dasarnya meliputi empat jenis :

(1) Pedoman wawancara

Pedoman Wawancara sebagai alat bantu wawancara hanya memberikan garis besar belaka atau pokok-pokok permasalahan, tidak diwujudkan pertanyaan secara tuntas.

⁷¹ *Ibid*, h.74

(2) Daftar pertanyaan

Daftar orang-orang yang diwawancarai, setelah dilakukan pertanyaan kepada responden.

(3) Persiapan wawancara

Wawancara sebagai suatu proses untuk mengumpulkan data yang merupakan bagian dari penelitian memerlukan perhatian khusus dalam persiapannya. Wawancara dapat dikaitkan sebagai jembatan antara persiapan dalam pengumpulan data termasuk perencanaan dengan penganalisaan.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah sebuah cara yang dilakukan untuk menyediakan dokumen-dokumen dengan menggunakan bukti yang akurat dari pencatatan sumber-sumber informasi khusus dari karangan/tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Dengan adanya Dokumentasi dapat menunjukkan bahwasanya peneliti benar-benar melaksanakan Penelitian yang di maksud sesuai dengan Topik Penelitian.

I. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan mana yang harus dipelajari, kemudian dibuatkan kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh penulis dan orang lain.⁷²

⁷²Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung : CV.lfabeta, 2016), h. 87

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan teknik analisis data kualitatif deksriptif yaitu menggambarkan atau melukiskan fakta-fakta, keadaan, atau gejala yang pada penelitian. Proses analisis data akan dimulai dengan menelaah seluruh data dari berbagai sumber, yaitu wawancara, observasi atau pengamatan, dan dokumentasi. Data tersebut dianalisis melalui tiga komponen yang meliputi Reduksi data (Data Reduction), Penyajian data (Data Display), dan Kesimpulan atau verifikasi (Concluding Drawing/verification).⁷³

1. Reduksi Data (Data Reduction)

Reduksi data (Data Reduction) yaitu merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari pola dan temannya. Dengan demikian data yang reduksi akan memberikan gambaran yang jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

2. Penyajian Data (Data Display)

Penyajian data (Data Display) yaitu berupa uraian singkat, mempermudah untuk memahami apa yang terjadi dan menelusuri informasi yang memungkinkan dilakukan penarikan kesimpulan penelitian.

3. Kesimpulan atau Verifikasi Data (Concluding Drawing/verification)

Kesimpulan atau verifikasi data yaitu memeriksa ulang tentang kebenaran data yang ada dilapangan.⁷⁴

⁷³Sugiyono, *Metode penelitian Kualitatif dan R&B* (Bandung :CV Alfabeta, 2017), h.240

⁷⁴Sugiyono, *Metode penelitian Kualitatif dan R&B* (Bandung :CV Alfabeta, 2017), h.240

J. Tahap-Tahap penelitian

Dalam penelitian ini terdapat dua tahap penelitian, yaitu :

1. Tahap Persiapan Penelitian

Pertama peneliti membuat pedoman wawancara yang disusun berdasarkan dimensi kebermaknaan hidup sesuai dengan permasalahan yang dihadapi subjek. Pedoman wawancara ini berisi pertanyaan-pertanyaan mendasar yang nantinya akan berkembang dalam wawancara. Pedoman wawancara yang telah disusun, ditunjukkan kepada yang lebih ahli dalam hal ini adalah pembimbing penelitian untuk mendapat masukan mengenai isi pedoman wawancara. Setelah mendapat masukan dan koreksi dari pembimbing, peneliti, membuat perbaikan terhadap pedoman wawancara dan mempersiapkan diri untuk melaksanakan wawancara.

Tahap persiapan selanjutnya adalah peneliti membuat pedoman observasi yang disusun berdasarkan hasil observasi terhadap perilaku subjek selama wawancara dan observasi terhadap lingkungan atau setting wawancara, serta pengaruhnya terhadap perilaku subjek selama wawancara dan observasi terhadap lingkungan atau setting wawancara, serta pengaruhnya terhadap perilaku subjek dan pencatatan langsung yang dilakukan pada saat peneliti melakukan observasi. Namun apabila tidak memungkinkan maka peneliti sesegera mungkin mencatatnya setelah wawancara selesai. Peneliti selanjutnya mencari subjek yang sesuai dengan karakteristik subjek penelitian. Untuk itu sebelum wawancara dilaksanakan peneliti bertanya kepada subjek tentang kesiapannya untuk diwawancarai. Setelah subjek bersedia untuk diwawancarai, peneliti membuat

keepakatan dengan subjek tersebut mengenai waktu dan tempat untuk melakukan wawancara.

2. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Peneliti membuat kesepakatan dengan subjek mengenai waktu dan tempat untuk melakukan wawancara berdasarkan pedoman yang dicabut. Setelah wawancara dilakukan dalam bentuk verbatim tertulis. Selanjutnya peneliti melakukan analisis data dan interpretasi data sesuai dengan langkah-langkah yang dijabarkan pada bagian metode analisis data diakhir bab ini. Setelah itu, peneliti membuat dinamika psikologis dan kesimpulan yang dilakukan, peneliti memberikan saran-saran untuk penelitian selanjutnya.⁷⁵

⁷⁵Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R & D*, (Bandung: Alfabeta, 2014), h. 247

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Sejarah angkutan umum dan hasil temuan penelitian

1. Sejarah Angkutan Umum

Sejarah singkat mengenai angkutan umum (angkot) pertama kali di Indonesia bisa dikatakan berawal sejak tahun 1943. Saat itu, pemerintahan militeris Jepang membentuk dua institusi angkutan umum berbayar, yakni *Jawa Unyu Zigyosha* berupa kendaraan truk, gerobak atau cekar (sejenis dokar). Sedangkan satu angkutan lainnya, *Zidosha sokyoku*, lebih kepada kendaraan dengan mesin bermotor dan bus ketika Jepang menyerah dan Republik Indonesia lahir dengan pembacaan proklamasi pada Tanggal 17 Agustus 1945, dua jawaban itu diambil alih jabatan perhubungan (kini Kementerian Perhubungan). *Jawa Unyu Zigyosha* diubah namanya menjadi *Djawatan Pengangkoetan* yang di Khususkan untuk barang, serta *Zidosha sokyoku* diubah menjadi *Djawatan Pengangkoetan* yang di Khususkan untuk Penumpang. Kedua jawatan ini pun digabungkan pada 25 November 1946 menjadi *Djawatan Angkoetan Motor Republik Indonesia* (DAMRI).⁷⁶

Tugas utama DAMRI adalah menyelenggarakan pengangkutan darat dengan bus, truk, dan angkutan bermotor lainnya. Tugas tersebut menjadikan semangat kesejarahan DAMRI yang telah memainkan peranan aktif dalam kiprah kemerdekaan melawan agresi Belanda di Jawa. Pada Tahun 1961, terjadi peralihan DAMRI yang menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN)

⁷⁶Randi Wirayudha, *Mengenal Angkot Pertama di Indonesia*, di akses pada Hari Jumat Tanggal 24 April 2015 Pukul 14:24 WIB

berdasarkan peraturan pemerintah No. 233 Tahun 1961.⁷⁷ Kemudian pada tahun 1965 BPUPN dihapus dan DAMRI ditapkan menjadi Perusahaan Negara (PN).

Tahun 1982, DAMRI beralih status Menjadi Persahaan Umum (PERUM) dan berkelanjutan hingga saat ini, di mana PERUM DAMRI diberi tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa Angkutan Umum untuk penumpang atau barang diatas jalan dengan kendaraan bermotor. Saat ini DAMRI merupakan salah satu perusahaan yang dimiliki pemerintah dibawah kementrian Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Kota Manado adalah ibu kota dari Provinsi Sulawesi Utara. Manado terletak di teluk manado dan di kelilingi oleh daerah pegunungan. Pada Tahun 1960-an masyarakat kota manado telah mengenal dengan teknologi Kendaraan Umum yang disebut dengan “oto becak, otokacili” yang bahasa indonesianya adalah bemo atau Becak Motor. Bemo diproduksi oleh Daitshu, jepang pertama kali pada Tahun 1957 yang namanya bukan bemo melainkan *Midget*. Kemudian pada tahun 1980-an, di manado mulai masuk kendaraan roda empat yang diproduksi kan oleh Suzuki. Suzuki Carry ST20, yang kemudian populer orang manado menyebutanya dengan ST20 (Mikrolet). Sepanjang tahun 1980-an, ST20 telah melayani masyarakat kota mando untuk berpergian di dalam Kota hingga saat ini.

⁷⁷Rusinha Mayahu, *Sejarah Angkutan Umum Pertama dindonesia Dalam Rangka Memperingati Hari Angkutan Nasional*, di akses Pada Hari Rabu Tanggal 24 April 2019 Pukul 12:44 WIB

2. Hasil temuan penelitian

Pada pembahasan berikut disajikan Deskripsi data yang telah diperoleh dalam penelitian. Data hasil penelitian diperoleh secara langsung dari Proses Wawancara (*interview*), yaitu dengan mengajukan pertanyaan yang telah dipersiapkan oleh peneliti. Responden dalam penelitian ini berjumlah 7 Orang Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil. Penelitian ini dilaksanakan di Kelurahan Perkamil kecamatan paal dua, Kota Manado yang bertempat di Kantin Azis Kompleks kampus Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado, Jl. Manguni no.17, Jl.Camar III di depan Musholah Ash- Syaabi Perkamil, pada Saat Para Sopir Mikrolet Sedang istirahat makan dan lain sebagainya. Seluruh informan adalah Ketua Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil dan para teman-teman Sopir yang lainnya telah menyetujui untuk diwawancarai, dan tidak keberatan serta tidak ada unsur paksaan dalam memberikan keterangan kepada peneliti yang sebenar-benarnya. Selama proses wawancara juga peneliti mendahulukan kebutuhan dan kondisi Informan seperti selalu memperhatikan kesiapan dan kesediaan Informan untuk memberikan informasi/keterangan yang berkaitan dengan pertanyaan yang diajukan oleh peneliti terkait dengan penelitian ini.

1) Uang setoran

Informasi yang disajikan mengenai data uang setoran dibawah ini merupakan hasil temuan oleh peneliti pada saat melakukan wawancara dengan responden dan didapatkan data sebagai berikut :

Tabel 1.1
Uang Setoran Kepada Pemilik Usaha Mikrolet

No	Yang memiliki Usaha Mikrolet		Sopir sekaligus yang memiliki Usaha Mikrolet	
	Sebelum adanya Gocar	Setelah adanya Gocar	Sebelum adanya Gocar	Setelah adanya Gocar
1	Rp.130.000,00	Rp.100.000,00	-	-

Sumber data : Data Olahan (2019)

Data yang disajikan pada tabel 1.1 diatas merupakan hasil temuan yang peneliti dapatkan pada saat melakukan wawancara dengan responden. Didapatkan keterangan bahwa sebelum adanya gocar, para pengusaha mikrolet memeberikan Standar uang setoran sebesar Rp.130.000,00. tapi setelah adanya gocar, uang setoran menurun sampai dengan Rp.100.000,00. jika pengusaha mikrolet tetap memaksakan dengan harga uang setoran sebesar Rp.130.000,00 maka tidak akan ada lagi yang mau bekerja sama dengan pengusaha mikrolet, mengingat kurangnya penumpang yang menggunakan jasa mikrolet.

2) Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden Berdasarkan tingkat pengalaman Kerja yang diperoleh dari penelitian. Adapun tingkat pengalaman kerja disajikan pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.1
Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

No	Pengalaman Kerja (Tahun)	Jumlah Responden
1	1-20 Tahun	2
2	21-30 Tahun	5
Jumlah		7

Sumber data : Data Olahan (2019)

Data yang disajikan pada tabel 2.1 diatas merupakan hasil temuan yang peneliti dapatkan pada saat melakukan wawancara dengan responden. Didapatkan keterangan dari tujuh orang responden yang peneliti wawancarai yaitu dua orang yang memiliki pengalaman kerja 1-20 tahun, dan lima orang memiliki pengalaman kerja 21-30 tahun. Data ini disajikan karena dengan memiliki pengalaman kerja yang cukup lama para sopir mikrolet mengetahui dan merasakan bagaimana perbedaan pendapatan yang didapatkan disetiap harinya sebelum dan sesudah adanya gozar ditengah-tengah masyarkat.

B. Hasil Penelitian

1. Prosedur Operasional Angkutan Umum di Kota Manado

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Rais Lamaruangi mengatakan Bahwa :

Mengangkut penumpang sesuai dengan Trayek atau lintasan yang telah diatur oleh pemerintah, tarif untuk angkutan umum juga sudah ditetapkan dan memiliki tempat perhentian atau terminal.⁷⁸

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Martinus mengatakan Bahwa :

Harus berada dalam lintasan atau trayek. Misalnya kalau Trayek Pasar 45-Perkamil sekarang melintas dari Jalan Manguni Raya perkamil, melewati Paal Dua, Tikala hinga sampai di Zeropoint Pasar 45⁷⁹. Untuk tarif mikrolet sendiri tidak usah khawatir karna hanya Rp.4000 dalam satu Trayek.

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Bram Mogege mengatakan Bahwa :

⁷⁸Rais Lamaruangi Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Rabu 27 November 2019, Pukul 11.00 Wita

⁷⁹Martinus, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Rabu 27 November 2019, Pukul 11.30 Wita

Mengoperasikan angkutan umum harus sesuai dengan standar pelayanan minimal yaitu tentang keamanan, keselamatan dan kenyamanan. Biasanya angkutan umum harus mengangkut penumpang sesuai dengan trayek masing-masing mikrolet. Tidak bisa kalau trayek mikrolet paal 2 kemudian mengangkut penumpang di Perkamil. Karena itu semua ada aturannya dan bisa menimbulkan kecemburuan sosial dan pasti juga akan ricuh. Kemudian tarif angkutan umum sendiri sangat terjangkau.⁸⁰

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Angli Orroh mengatakan Bahwa :

Pada umumnya prosedur untuk angkutan umum yaitu mengangkut penumpang sesuai dengan lintasan mikrolet atau biasa disebut dengan trayek penumpang, tarif untuk mikrolet sendiri juga sudah diatur oleh pemerintah, harus ada terminal atau tempat berhenti.⁸¹

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Wardo Makalalang mengatakan Bahwa :

Mengoperasikan angkutan umum harus sesuai dengan trayek penumpang, tarif telah ditetapkan, berhenti di terminal.⁸²

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Hamid dan bapak S.hialoho mengatakan Bahwa :

Seperti biasa. Kalau. Mengangkut penumpang harus sesuai dengan trayek. Tidak bisa sembarangan karena sudah ada aturannya, memiliki terminal sebagai tempat perhentian, dan tarif untuk seluruh mikrolet dalam kota itu juga sudah diatur.⁸³

⁸⁰Bram Moge, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 10.10 Wita

⁸¹Angli Orroh, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 10.30 Wita

⁸²Wardo Makalalang, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 10.50 Wita

⁸³Hamid dan S.hialoho, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 11.07 Wita

2. Dampak Gocar terhadap pendapatan sopir mikrolet trayek Pasar 45 - Perkamil

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Rais Lamaruangi mengatakan Bahwa :

Dahulu sebelum adanya gocar pendapatan saya perhari adalah Sebesar Rp.350.000,-00. dengan perolehan uang sebesar Rp.350.000,-00 per hari, saya masih bisa santai, istirahat berlama-lama pun tidak berpengaruh terhadap pendapatan saya. Setelah beristirahat kemudian saya lanjut lagi untuk mengangkut penumpang. Tapi sangat berbeda dengan sekarang. Setelah adanya gocar pendapatan Saya berkurang menjadi Rp.200.000,-00 dan bahkan sampai Rp. 60.000,-00 perhari. Sementara saya sudah bersusah payah untuk mencari penumpang, sudah menunggu dengan berjam-jam penumpang yang saya dapatkan maksimal hanya 5 orang penumpang dalam sekali jalan. Sekarang Juga saya istirahatnya tidak bisa berlama-lama, hanya pulang makan dan kemudian cari penumpang lagi untuk menambah pendapatan saya. Mengingat saya memiliki keluarga yang harus saya nafkahi dan pendapatan saya perhari itulah yang menjadi uang makan sehari-hari kami. Kehadiran gocar di tengah-tengah masyarakat memanglah sangat berdampak bagi kami. Di tambah lagi dengan prosedurnya gocar yang tidak memiliki trayek penumpang, yang bebas mengangkut penumpang dimana saja, maka semakin sulit juga bagi saya untuk mendapatkan penumpang. Dan hal itulah yang membuat pendapatan saya semakin berkurang.⁸⁴

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Martinus mengatakan Bahwa :

Dahulu sebelum adanya gocar pendapatan saya perhari adalah Sebesar Rp.300.000,-00. dengan perolehan uang sebesar Rp.350.000,-00 per hari, saya masih bisa santai, istirahat tiga sampai dengan empat jam pun tidak berpengaruh terhadap pendapatan saya. Setelah itu saya masih bisa melanjutkan pekerjaan saya yaitu untuk mengangkut penumpang. Untuk sekarang ini pendapatan perharinya saya rata-rata maksimal hanya sebesar Rp.250.000,-00, tidak pernah lebih. Ini sebabkan hadirnya Transportasi online ditengah-tengah masyarakat, sehingga terjadi persaingan antara mikrolet dengan transportasi online untuk mendapatkan penumpang. Transportasi online mencari penumpangnya dari Aplikasi sedangkan saya sopir mikrolet harus berjalan sepanjang trayek Pasar 45 – Perkamil untuk mencari penumpang. Saya rasa prosedur Gocar tersebut sangat merugikan

⁸⁴Rais Lamaruangi Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Rabu 27 November 2019, Pukul 11.00 Wita

kami para sopir mikrolet. Sebelum adanya Gocar saya dengan mudah mendapatkan penumpang, tidak seperti sekarang yang harus menunggu dengan berjam-jam di jalanan.⁸⁵

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Bram Mogege mengatakan Bahwa :

Sebelum adanya gocar saya bisa mendapatkan uang sebesar Rp.350.000,-00 dari pagi sampai sore hari. Jika saya melanjutkan lagi untuk mencari penumpang, maka pendapatan saya akan lebih dari Rp.300.000,-00. Kalau sekarang rata-rata hanya Rp.250.000.00,- itu pun sampai malam, yah kira-kira pukul 09.00 wita saya sudah pulang kerumah. Kalau saya lelah atau berhalangan biasa yang saya dapatkan hanya sebesar Rp.150.000.00,-. Dulu sebelum adanya gocar saya sangatlah mudah menjumpai penumpang. Tidak perlu menunggu lagi, tapi penumpang yang mencari mikrolet. Berbeda dengan sekarang jika saya bertanya kepada penumpang “ mau ke Pasar 45 ibu/ Bapak“ pasti mereka menjawab “ Oh tidak terimakasih, saya sedang menunggu Gocar”. Yah mungkin karena teknologi semakin canggih maka hadirilah si gocar tersebut. Mungkin kehadiran gocar tersebut memberikan dampak positif terhadap masyarakat karena bisa mengantarkan penumpang sampai ketujuannya, akan tetapi memberikan dampak negatif terhadap kami para sopir mikrolet yaitu dengan berkurangnya pendapatan kami dan tentunya itu juga sangat merugikan.⁸⁶

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Angli Orroh mengatakan Bahwa :

Sebenarnya untuk pendapatan sopir mikrolet itu tidak tetap. Jika rajin maka uang yang didapatkan akan banyak dan jika bermalas-malasan maka uang yang saya dapatkan akan sedikit pula. Karena kami para sopir mikrolet bukanlah pegawai Swasta atau PNS yang menerima gaji bulanan, tapi kami gaji harian. Yah gaji kami tergantung dengan banyaknya penumpang. Tapi biasanya saya pergi mencari penumpang dari pagi menjelang malam, yah kira-kira pukul 06.00 wita, Uang yang saya dapatkan sebesar Rp.350.000,-00. Jika saya sudah lelah maka saya akan istirahat atau pulang kerumah. Nanti lanjut lagi pada besok hari, tapi itu sebelum adanya Gocar. Berbeda dengan sekarang, pergi pagi sampai malam maksimal yang saya dapatkan hanya sebesar Rp.250.000,-00. Hal ini sebabkan kurangnya penumpang untuk menggunakan jasa mikrolet, banyak masyarakat yang lebih memilih menggunakan jasa transportasi

⁸⁵Martinus, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Rabu 27 November 2019, Pukul 11.30 Wita

⁸⁶Bram Mogege, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 10.10 Wita

online karena mereka mengantarkan penumpang sampai pada tujuan. Kalau dulu ada sepuluh orang yang berdiri di jalan, maka sepuluh orang tersebut pasti ingin menunggu mikrolet, tapi sekarang jika ada sepuluh orang berdiri di jalan, maksimal 6 orang yang akan menggunakan jasa mikrolet, sisanya sudah menunggu transportasi lain.⁸⁷

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Wardo Makalalang mengatakan Bahwa :

Sebelum ada gozar pendapatan saya masih membaik. Pendapatan saya sebelum ada gozar yaitu rata-rata sebesar Rp.350.000,-00. Pergi pagi dan pulang pada malam hari, kira-kira pukul 08.00 wita saya sudah tiba di rumah. Untuk sekarang pergi pagi pulang hingga larut malam pendapatan saya dalam sehari itu hanya setengah dari pendapatan saya sebelum ada gozar. Saya pergi anak saya masih tidur dan saya pulang anak saya juga sudah tidur. Ini karena saya harus bekerja sekuat tenaga untuk menambah pendapatan saya. Dengan hadirnya gozar ditengah-tengah masyarakat itulah yang membuat penumpang menjadi terbagi-bagi. Kalau dulu ada sepuluh orang yang berdiri di jalan, maka sepuluh orang tersebut pasti ingin menunggu mikrolet, tapi sekarang jika ada sepuluh orang berdiri di jalan, maksimal 5 orang yang akan menggunakan jasa mikrolet, sisanya sudah menunggu transportasi lain. Kalau sekarang sulit untuk mendapatkan penumpang di karena sudah banyak persaingan. Kalau sekarang pendapatan perhari yaitu sebesar sebesar Rp.250.000,-00.⁸⁸

Berdasarkan Hasil wawancara yang dilakukan dengan para sopir mikrolet trayek pasar 45 perkamil yaitu bapak Hamid dan bapak S.hialoho mengatakan Bahwa :

Pendapatan perhari kami sekarang rata-rata hanya sebesar Rp.250.000,-00. Dulu sebelum adanya gozar pendapatan saya dan teman saya ini bapak S.hialoho perharinya adalah Sebesar Rp.300.000,-00. dengan perolehan uang sebesar Rp.300.000,-00 per hari, kami masih bisa pulang kerumah untuk mandi, makan, bahkan bisa juga beristirahat dengan berjam-jam. Tapi sekarang karena sudah ada transportasi yang bersistem online, penumpang makin hari makin berkurang. Kalau penumpang berkurang otomatis pendapatan kami juga berkurang. Karena sumber pendapatan kami para sopir mikrolet berasal banyaknya penumpang. Jika banyak penumpang yang kita dapatkan maka banyak pula penghasilan atau

⁸⁷Angli Orroh, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 10.30 Wita

⁸⁸Wardo Makalalang, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 10.50 Wita

pendapatan kami. Begitupun sebaliknya jika hanya sedikit penumpang yang kita dapatkan maka akan sedikit pula pendapatan kami. Yah bisa dilihat dengan mata, banyak para sopir mikrolet yang harus menunggu penumpang dengan berjam-jam. Contohnya saya dan teman saya ini. Kami sudah dari pukul 10.00 wita menunggu penumpang di dekat kampus IAIN, berharap banyak mahasiswa yang ingin menggunakan jasa mikrolet. Tapi yah kadang-kadang bisa ful, kadang-kadang hanya empat sampai lima orang penumpang saja. Karena yang lain telah memiliki kendaraan pribadi dan yang lainnya juga sudah memesan transportasi online. Kehadiran go-car ditengah-tengah masyarakat memang sangat membantu. Karena go-car bisa mengantrkan penumpang sampai ketujuannya, bahkan bisa sampai di depan rumah pula. Akan tetapi bagi kami para sopir mikrolet merasakan dampak negatif dari hadirnya jasa transportasi online tersebut. Dampak negatifnya adalah penumpang terbagi-bagi, penumpang berkurang pendapatan pun juga ikut berkurang, karena pendapatan kita tergantung dari banyaknya penumpang yang kita dapatkan dalam sehari. Cara go-car mengangkut penumpang pun yang jauh berbeda dari mikrolet. Kalau mikrolet mengangkut penumpang sesuai dengan trayek, kalau mereka transportasi online bebas pergi kemana saja untuk menjemput dan mengantarkan para penumpang mereka. Saya rasa tidak adil.⁸⁹

C. Pembahasan Hasil Penelitian

Dari kegiatan yang peneliti lakukan pada bulan Oktober-Desember 2019 di Kelurahan Perkamil kecamatan Paal dua Kota Manado serta melalui tahap penelitian, diperoleh hasil penelitian mengenai Dampak go-car terhadap pendapatan sopir mikrolet trayek Pasar 45-Perkamil perpesktif Ekonomi Islam.

1. Prosedur Angkutan Umum di Kota Manado

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan, prosedur angkutan umum ada empat yaitu sebagai berikut :

a. Mengangkut penumpang sesuai dengan Standar pelayanan minimal

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman serta terjangkau.

⁸⁹Hamid dan S.hialoho, Sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil, Jumat 06 Desember 2019, Pukul 11.07 Wita

1) Keamanan

No	Keamanan	Uraian
1	Identitas kendaraan	Nomor kendaraan dan nama trayek yang ditempel pada bagian depan atau di belakang kendaraan.
2	Lampu penerangan	Berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam mobil untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa angkutan umum.
3	Lampu isyarat	Lampu isyarat sebagai pemberi informasi adanya keadaan berbahaya dan lain sebagainya.

2) Keselamatan

No	Keselamatan	Uraian
1	Awak kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> a. Memiliki pengetahuan dan keterampilan mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan. b. Pengetahuan tentang rute yang di layani. c. Bersikap dan berperilaku yang baik, dan ramah kepada penumpang d. Badan dalam keadaan sehat mental dan fisik serta tidak dalam pengaruh alkohol.

3) Kenyamanan

No	Kenyamanan	Uraian
1	Fasilitas	Fasilitas yang disediakan untuk mewujudkan kondisi yang nyaman bagi para pengguna jasa.

4) Keterjangkauan

No	Keterjangkauan	Uraian
1	Tarif	Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa yang sudah ditentukan oleh pemerintah untuk membayar kepada si penyedia jasa, dalam hal ini kepada sopir angkutan umum.

b. Mengangkut penumpang sesuai dengan Trayek penumpang

Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang/penumpang yang mempunyai asal dan tujuan yang tetap maupun tidak terjadwal.

c. Tarif penumpang

Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa yang sudah ditentukan oleh pemerintah untuk membayar kepada si penyedia jasa, dalam hal ini kepada sopir angkutan umum.

d. Memiliki terminal, halte, atau tempat perhentian mikrolet

Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan penumpang. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor umum untuk menaikan dan menurunkan penumpang.

2. Pendapatan sopir mikrolet trayek Pasar 45-Perkamil Perspektif Ekonomi islam

Angkutan Umum yang dikenal dengan Sebutan minivan kecil atau mikrolet di Kota Manado mendominasi disetiap Sudut Kota. Kemanapun kita pergi sangatlah mudah menjumpai mikrolet yang sedang berada di jalan sesuai dengan Jalur trayek masing-masing mikrolet tersebut. Pada umumnya warga Kota Manado yang tidak Memiliki kendaraan pribadi lebih memilih untuk menggunakan mikrolet sebagai sarana Angkutan Umum ketimbang Transportasi yang lain untuk berpergian ketujuan masing-masing. Mulai dari anak sekolahan, pekerja kantoran, para pengajar (Guru TK/SD,SMP/SMA/Dosen), Mahasiswa/i dan lain sebagainya.

Pada Kondisi seperti itulah yang membuat para Sopir Mikrolet Sangatlah Mudah untuk mendapatkan para Penumpangnya. Seiring berkembangnya zaman, teknologi pun ikut berkembang. Hal ini ditandai dengan hadirnya transportasi berbasis online yang memudahkan masyarakat untuk pergi kemanapun, tanpa harus bersusah payah pergi kejalan untuk menunggu mikrolet. Hanya duduk diam saja dirumah kemudian memesan transportasi online dari Aplikasi melalui Smartphone Kemudian dalam beberapa menit driver transportasi online akan menjemput dan mengantarkan penumpang sesuai Alamat serta Tujuan penumpang tersebut. Dari keadaan tersebut yang membuat para sopir mikrolet semakin merasa tersaingi dan penumpangpun juga lebih memilih untuk menggunakan Transportasi Online ketimbang Mikrolet (Angkutan Umum).

Dari hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan para sopir Mikrolet Trayek Pasar 45- Perkamil dapat disimpulkan bahwa kondisi Sopir mikrolet dapat dilihat dari pendapatan setiap harinya sebelum adanya Gocar (Transportasi Online). Pendapatan rata-rata yang didapatkan yaitu sebesar Rp.350.000,-00 dan setelah adanya Gocar (Transportasi Online) para Sopir mikrolet hanya mendapatkan sebesar Rp.250.000,-00. Dari penjelasan diatas dapat dilihat bahwa kondisi Sopir Mikrolet Sangatlah Memprihatinkan dikarenakan pendapatan mereka yang jauh menurun dari sebelum adanya Gocar (Transportasi Onlne). Berikut ini disajikan Informasi Tentang Jumlah Pendapatan yang didapatkan Oleh Para Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 – Perkamil Sebelum dan sesudah adanya Gocar. Adapun besar jumlah pendapatan yang didapatkan oleh para Sopir Mikrolet disetiap harinya disajikan dalam Tabel berikut ini :

Tabel 2.1
Pendapatan sebelum dan sesudah adanya Gocar

No	Pendapatan sebelum adanya Gocar	Pendapatan Sesudah adanya Gocar	Selisih pendapatan sebelum dan sesudah	Jumlah Respon den
1	Rp. 300.000,-00	Rp. 250.000,-00	Rp. 150.000,-00	1
2	Rp. 350.000,-00	Rp. 200.000,-00	Rp. 100.000,-00	1
3	Rp. 350.00,-00	Rp. 250.000,-00	Rp. 100.000,-00	5
Jumlah				7

Sumber data : Data Olahan (2019)

Berdasarkan Tabel diatas sudah jelas terlihat selisih pendapatan yang diperoleh oleh sopir mikrolet trayek Pasar- 45 Perkamil sebelum dan sesudah adanya Gocar. Sebelum ada Gocar ada yang memperoleh Uang sebesar Rp. 300.000,-00 sampai dengan Rp. 350.000,-00 disetiap harinya. Dan setelah ada Gocar mereka hanya memperoleh Rp. 200.000,-00 sampai dengan Rp. 250.000,-00 perhari. Ini menunjukkan bahwa gocar menimbulkan dampak negatif terhadap sopir mikrolet trayek Pasar 45 – Perkamil dikarenakan pendapatan para sopir mikrolet menurun setelah hadirnya Gocar.

Tabel 2.2
Estimasi Pendapatan

a. Sebelum ada Gocar

No	Uraian	Jumlah
1	Pendapatan Bruto	Rp. 350.000,-00
2	Pengurangan a. Bensin b. Biaya Rumah Tangga	Rp. 100.000,-00 Rp. 100.000,-00
3	Pendapatan Neto Perhari	Rp. 150.000,-00 (150.000 x 30)
4	Total Pendapatan Neto Perbulan	Rp.4.500.000,-00

Sumber data : Data Olahan (2019)

b. Setelah ada Gocar

No	Uraian	Jumlah
1	Pendapatan Bruto	Rp. 250.000,-00
2	Pengurangan a. Bensin b. Biaya Rumah Tangga	Rp. 100.000,-00 Rp. 100.000,-00
3	Pendapatan Neto	Rp. 50.000,-00 (50.000 x 30)
4	Total Pendapatan Neto Perbulan	Rp.1.500.000,-00

Sumber data : Data Olahan (2019)

Berdasarkan Tabel 2.2 di atas, sudah terlihat bagaimana perbedaan pendapatan Neto yang di peroleh oleh sopir mikrolet dalam perbulanya. Sebelum ada Gocar Total Pendapatan Neto Perbulan Rp.4.500.000,-00 dan setelah ada Gocar Total Pendapatan Neto Perbulan Rp.1.500.000,-00. Hasil wawancara yang juga dilakukan peneliti, para Sopir mikrolet mengeluh dengan pendapatan mereka yang berkurang serta tidak setuju atau merasa tidak adil dengan Prosedurnya Gocar (Transportasi Online) mengangkut penumpang yang tidak memiliki Trayek penumpang atau bebas mengangkut penumpang dimana saja. Dikarenakan para sopir mikrolet hanya bisa mengangkut penumpang sesuai dengan Jalur Trayek yang telah ditetapkan. Ditambah lagi dengan adanya perubahan Jalur, kemudian jalan tersebut biasa terjadi kemacetan, Maka makin sulit juga bagi para Sopir Mikrolet Untuk meningkatkan pendapatan mereka.

a) Muatan Nilai Islam

Adil menurut kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) online, adalah sama berat. Tidak berat sebelah, tidak memihak, berpihak pada yang benar dan tidak

sewenang-wenang.⁹⁰ Sedangkan menurut bahasa Arab, adil disebut dengan seimbang, dan al'adl artinya tidak berat sebelah, tidak memihak. Tidak sewenang-wenang, tidak zalim, seimbang dan sepatutnya. Menurut istilah, adil adalah menegaskan suatu kebenaran terhadap dua masalah atau beberapa masalah untuk dipecahkan sesuai dengan aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh Agama. Terminologi keadilan dalam Al-Qur'an disebutkan dalam berbagai istilah antara lain '*adl, qitsh, mizan, hiss, qasad*, atau variasi ekspresi tidak langsung, sementara untuk terminologi ketidakadilan adalah *zulm, itsm, dhalal*, dan lainnya. Setelah kata "Allah" dan "pengetahuan" keadilan dengan berbagai terminologinya merupakan kata yang paling sering disebutkan dalam Al-Qur'an.⁹¹ Dengan berbagai muatan makna "adil" tersebut, secara garis besar keadilan dapat didefinisikan sebagai suatu keadaan dimana terdapat kesamaan perlakuan dimata hukum, kesamaan hak kompensasi, hak hidup secara layak, hak menikmati pembangunan dan tidak adanya pihak yang dirugikan serta adanya keseimbangan dalam aspek kehidupan. Islam mendefinisikan adil sebagai "tidak mendzalimi dan tidak didzalimi". Implikasi ekonomi dari nilai ini adalah bahwa pelaku ekonomi tidak diperbolehkan untuk mengejar keuntungan pribadi bila hal itu merugikan orang lain atau merusak alam. Tanpa keadilan, manusia akan berkotak-kotak dalam berbagai golongan. Golongan yang satu akan mendzalimi golongan yang lain, sehingga terjadi eksploitasi manusia atas manusia.⁹²

⁹⁰Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) digital*, Versi 2019

⁹¹ Syamsyuri, *Pendidikan Agama Islam* (Jakarta : Erlangga), 2007, h.100

⁹²A. Mujahidin, *Ekonomi Islam* (Pekan Baru : Sukapress), 2010, h.15

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian tentang "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 – Perkamil Perspektif Ekonomi Islam", disimpulkan bahwa :

1. Prosedur Operasional angkutan umum

Berdasarkan penelitian yang dilakukan prosedur Penggunaan angkutan umum ada empat tahap yaitu :

- a. Mengangkut penumpang sesuai dengan Standar pelayanan minimal yaitu adanya keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keterjangkauan.
- b. Mengangkut penumpang sesuai dengan Trayek penumpang
- c. Tarif penumpang
- d. Memiliki Halte, terminal atau tempat pemberhentian.

2. Dampak Gocar terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Persepektif Ekonomi Islam yaitu kehadiran Gocar (Transportasi Online) memberikan dampak negatif terhadap pendapatan Sopir Mikrolet (Angkutan umum). Rata-rata pendapatan yang didapatkan Sopir Mikrolet setiap harinya sebelum adanya Gocar (Transportasi Online) adalah sebesar Rp.350.000, dan sesudah adanya Gocar Gocar (Transportasi Online) adalah sebesar Rp. 250.000. hal ini dikarenakan menurunnya Permintaan Penumpang Untuk Menggunakan jasa Mikrolet (Angkutan Umum) dan lebih memilih untuk menggunakan jasa transportasi online (Gocar).

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Diharapkan Bagi pemerintah, agar dapat mempertimbangkan, memecahkan masalah, serta mengambil kebijakan atau keputusan serta aturan yang tepat mengenai Gocar dan Angkutan Umum.
2. Diharapkan kepada Para sopir Mikrolet agar tetap bersabar dan selalu semangat dengan kondisi ekonomi yang dialami saat ini serta harus bekerja sekuat tenaga untuk meningkatkan Pendapatan. Dan diharapkan juga agar dapat mencari pekerjaan sampingan yang lainya untuk menambah pendapatan agar dapat mencukupi kebutuhan Keluarga.
3. Bagi akademisi perlu diadakan penelitian selanjutnya, yakni untuk menyempurnakan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Raharjo, *Pembangunan Kawasandan Tata Ruang*, (Yogyakarta: Graha Ilmu)
- Ahmad Idris, *Fiqih Al-Syafi'iyah* (Jakarta: Karya Indah, 1986)
- Al-Sadlan Ibn Ghanim Shalih, *Risalah Fi al-fiqh al-muyassar* (Bairut: Dar al-Fikr, 2001)
- Az-Zuhaili Wahbah, *Fikih Islam Wa Adillatuhu*, (Jilid 5; Gema Insani: Jakarta, 2011)
- BN Marbun, *Kamus manajemen*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 2003)
- Bungin Burhan, *Penelitian Kualitatif* (Cet V; Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011)
- Dameledo Daniel Yandri, *Cara menggunakan Aplikasi Ojek online (Gojek.Grab)*, diakses Pada Hari Kamis Tanggal 04 April 2019
- Dahlan Aziz, *Ensiklopedi Hukum Islam* (Cet. II; Jakarta: PT. Ichtiar Baru Van Hoeve, 1997)
- Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta: Cv Darus Sunnah, 2014)
- El-Jazairi Jabir Abu bakar, *Pola-pola Hidup Musim* (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2004)
- Godam64, *Tips Cara naik Angkutan Perkotaan*, di akses ada tanggal 25 Agustus 2019
- Haroen Nasrun, *Fiqih Muamalah* (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000)
- Hasan M. Ali, *Berbagai Macam Transaksi dalam Islam* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2003)
- Huda Qomarul, *Fiqih Mu'amalah* (Cet I; Yogyakarta: Teras, 2011)
- Jottravelguide, *Dalam Kota dan Kota-kota di sekitarnya*, Diakses pada Hari Senin Tanggal 17 Maret 2012

- Kasmir, *Analisis laporan keuangan*, (Raja Grafindo Persada, 2012)
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online
- Koran Sindo, *10 jasa Transportasi Online di Indonesia*, Di akses Pada Hari Rabu Tanggal 23 September 2015
- Karim A. Adiwarmanto, *Ekonomi Islam Suatu Kajian Kontemporer* (Jakarta: Gema Insani Press, 2001)
- Mz Labib, *Etika Bisnis Islam, bintang usaha Jaya* (Surabaya: Risalah Gusti, 2006)
- Moleong J. Lexy, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung : PT. Remaja Rosdakarya, 2007)
- Muniroh Ma'rifatul, *Prasarana Transportasi Darat*, (Ambon : Universitas Pattimura, 2018)
- Mayahu Rusintha, *Sejarah Angkutan Umum Pertama di Indonesia Dalam Rangka Memperingati Hari Angkutan Nasional*, di akses Pada Hari Rabu Tanggal 24 April 2019
- Nurbako Cholid, *Metode Penelitian* (Cet. VII; Jakarta: Bumi Aksara, 2005)
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan
- Pasaribu Chairuman, Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam* (Jakarta: Sinar Grafika, 1994)
- Rivai Veihzal dkk, *Islamic Transaction Law In Business dari Teori ke Praktik*, (Jakarta : PT. Bumi Aksara, 2011)
- Ruangguruku, *Pengertian Transportasi Online*, Diakses Pada Tanggal 24 September 2017
- Salim Abbas, *Manajemen Transportasi* (Cet. 6. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002)
- Schofer L. Joseph, *Transportasi Publik*, Di akses pada Hari Selasa Tanggal 30 Januari 2018

- Sumardi Mulyanto, *Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok*, (Jakarta : rajawali, 1982)
- Selo sumarjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, (Jogjakarta : Universitas Gajah Mada, 1991)
- Sabiq Sayyid, *Fiqh Sunnah, Terjemahan* Nor Hasanuddin (Jakarta: Pena Pundi Aksara, 2004)
- Sabiq Sayyid, *Fikih Sunnah 5, Terjemahan* Abdurrahim dan Masrukhin (Jakarta: Cakrawala Publishing, 2012)
- Soekartawi, *faktor-faktor produksi* (Jakarta : Salemba 3mpat, 2002)
- Subekti .R, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta: Paramadya, 2006)
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)* (Cet IV; Bandung: Alfabeta, 2013)
- Sugiyono, *Memahami penelitian Kualitatif* (Bandung :CV Alfabeta, 2015)
- Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung : CV.lfabeta, 2016)
- Sugiyono, *Metode penelitian Kualitatif dan R&B* (Bandung :CV Alfabeta, 2017)
- Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian* (Cet. I; Yogyakarta: Rineka Cipta, 2002)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan
- Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Persaingan Usaha Yang Tidak Sehat
- Widodo triyanto Suseno Hg, *indikator ekonomi dasar perekonomian indonesia*, (Yogyakarta : Kanisius, 1990)
- Wirayudha Randi, *Mengenal Angkot Pertama di Indonesia*, di akses pada Hari Jumat Tanggal 24 April 2015

LAMPIRAN – LAMPIRAN



**KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) MANADO
FAKULTAS SYARIAH**

Jl. Dr. S.H. Sarundajang Kawasan Ringroad I Manado, 9512

Nomor : B. 671/In.25/F.1/TL.00/10/2019

Manado, 26 Oktober 2019

Lamp : -

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth.

1. Lurah Kelurahan Perkamil
2. Ketua Sopir Mikrolet Trayek Psr.45-Perkamil

Di -

Tempat.-

Assalamu'alaikum wr.wb.

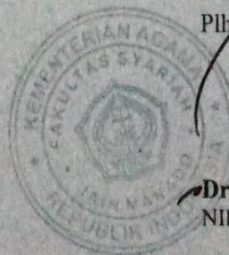
Dengan hormat disampaikan bahwa mahasiswa Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado yang tersebut di bawah ini:

Nama	: Nasmita Tatali
NIM	: 15.1.2.001
Semester	: IX (Sembilan)
Program Studi	: Hukum Ekonomi Syariah
Alamat	: Manado

Bermaksud melakukan penelitian di Kelurahan Perkamil Kecamatan Paal 2 pada sopir mikrolet trayek Psr.45-Perkamil dalam rangka penyusunan Skripsi yang berjudul "**Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 – Perkamil Perspektif Ekonomi Islam**" sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar **Sarjana Hukum**. Untuk maksud tersebut kami mengharapkan kiranya kepada mahasiswa yang bersangkutan dapat diberikan izin untuk melakukan penelitian selama 2 (Dua) bulan terhitung dari tanggal 17 Oktober 2019 s.d.17 Desember 2019.

Demikian harapan kami dan terima kasih atas perkenan dan kerjasamanya.

Wassalam
Plh. Dekan,



Dr. Naskur, M.HI
NIP. 196601011992031007

Tembusan:
Rektor IAIN Manado.

Instrumen Penelitian

1. Sudah Berapa Lamakah Bapak/Saudara Menjalani Profesi Sebagai Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45- Perkamil ?
2. Bagaimana Prosedur Angkutan Umum/ mikrolet di Kota Manado ?
3. Berapakah rata-rata Pendapatan atau penghasilan Harian Bapak/Saudara Sebelum Adanya Gocar ?
4. Berapakah rata-rata Pendapatan atau penghasilan Harian Bapak/Saudara Sesudah Adanya Gocar ?
5. Apakah Sebelum Adanya Gocar Bapak/Saudara Mudah Untuk Mendapatkan Penumpang ?
6. Apakah Setelah Adanya Gocar Bapak/Saudara sulit Untuk Mendapatkan Penumpang ?
7. Bagaimana Cara Bapak/Saudara Merasakan Dampak Kehadiran Gocar Tersebut?
8. Bagaimana Pandangan Bapak/Saudara Terhadap Gocar ?

Biodata Responden

Saya Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Rais Lamaruangi

Tempat/Tgl Lahir : Manado, 12 Desember 1968

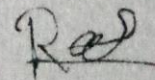
Alamat : Perkamil Lingkungan V

Pendidikan Terakhir : SMP (Sekolah Menengah Pertama)

Pengalaman Kerja : 22 Tahun

Dengan ini Menyatakan bahwa saya telah bersedia memberikan pernyataan dan keterangan yang sebenar-benarnya kepada Saudari Nasmita Tatali yang telah melakukan penelitian dengan Judul "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perpektif Ekonomi Islam".

Manado, 27 November 2019



Rais Lamaruangi

Biodata Responden

Saya Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Martinus

Tempat/Tgl Lahir : Manado, 12 Maret 1970

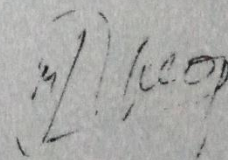
Alamat : Ranomut

Pendidikan Terakhir : SMP (Sekolah Menengah Pertama)

Pengalaman Kerja : 22 Tahun

Dengan ini Menyatakan bahwa saya telah bersedia memberikan pernyataan dan keterangan yang sebenar-benarnya kepada Saudari Nasmita Tatali yang telah melakukan penelitian dengan Judul "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perpektif Ekonomi Islam".

Manado, 27 November 2019



Martinus

Biodata Responden

Saya Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Anglih Oroh

Tempat/Tgl Lahir : Poigar, 16 Agustus 1989

Alamat : Tiberias

Pendidikan Terakhir : SMA (Sekolah Menengah Atas)

Pengalaman Kerja : 6 Tahun

Dengan ini Menyatakan bahwa saya telah bersedia memberikan pernyataan dan keterangan yang sebenar-benarnya kepada Saudari Nasmita Tatali yang telah melakukan penelitian dengan Judul "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perpektif Ekonomi Islam".

Manado, 06 Desember 2019



Anglih Oroh

Biodata Responden

Saya Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Hamid

Tempat/Tgl Lahir : Banjar, 08 Juni 1961

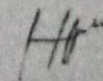
Alamat : Banjar Lingkungan V

Pendidikan Terakhir : SMP (Sekolah Menengah Pertama)

Pengalaman Kerja : 30 Tahun

Dengan ini Menyatakan bahwa saya telah bersedia memberikan pernyataan dan keterangan yang sebenar-benarnya kepada Saudari Nasmita Tatali yang telah melakukan penelitian dengan Judul "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perpektif Ekonomi Islam".

Manado, 06 Desember 2019



Hamid

Biodata Responden

Saya Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Wardo Makalalang

Tempat/Tgl Lahir : Molino, 06 Desember 1974

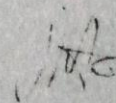
Alamat : Perkamil Lingkungan VI

Pendidikan Terakhir : SMP (Sekolah Menengah Pertama)

Pengalaman Kerja : 25 Tahun

Dengan ini Menyatakan bahwa saya telah bersedia memberikan pernyataan dan keterangan yang sebenar-benarnya kepada Saudari Nasmita Tatali yang telah melakukan penelitian dengan Judul "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perpektif Ekonomi Islam".

Manado, 06 Desember 2019



Wardo Makalalang

Biodata Responden

Saya Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : S.Hialoho

Tempat/Tgl Lahir : Medan, 02 April 1979

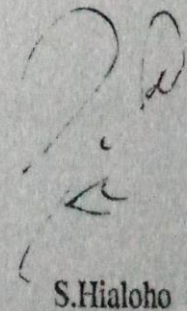
Alamat : Liwas Lingkungan V

Pendidikan Terakhir : SMA (Sekolah Menengah Atas)

Pengalaman Kerja : 28 Tahun

Dengan ini Menyatakan bahwa saya telah bersedia memberikan pernyataan dan keterangan yang sebenar-benarnya kepada Saudari Nasmita Tatali yang telah melakukan penelitian dengan Judul "Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil Perpektif Ekonomi Islam".

Manado, 06 Desember 2019



S.Hialoho

MIKROLET TRAYEK PASAR 45 PERKAMIL

Kelurahan Perkamil Kecamatan Paal Dua, Kota Manado

SURAT KETERANGAN

Saya yang Bertanda tangan dibawah Ini :

Nama : Bram Moge
Jabatan : Ketua Kelompok Sopir Mikrolet
Trayek Pasar 45 – Perkamil

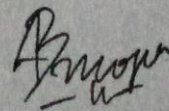
Menerangkan dengan benar bahwa :

Nama : Nasmita Tatali
Nim : 15. 1. 2. 001
Fakultas : Syariah
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah

Mahasiswa Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado, telah selesai melaksanakan Penelitian Kepada Para Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 – Perkamil dengan Judul “ **Dampak Gocar Terhadap Pendapatan Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45 – Perkamil Perspektif Ekonomi Islam** “.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat Untuk digunakan Sebagaimana mestinya.

Manado, 17 Desember 2019
Ketua Kelompok Sopir Mikrolet



Bram Moge

DOKUMENTASI

Foto Bersama Bapak **Bram Moge** yaitu Salah Satu Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil



Foto Bersama Bapak **Rais Lamaruangi** yaitu Salah Satu Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil



Foto Bersama Bapak **Hamid** yaitu Salah Satu Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil



Foto Bersama Bapak **Martinus** yaitu Salah Satu Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil



Foto Bersama Bapak **Warto Makalalang** yaitu Salah Satu Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil



Foto Bersama Bapak **Angli Oroh** yaitu Salah Satu Sopir Mikrolet Trayek Pasar 45-Perkamil

CURRICULUM VITAE

DATA PERSONAL

Nama : Nasmita Tatali
 Tempat/Tgl Lahir : Sidangoli, 05 November 1996
 Alamat : Desa Kalasey I Jaga I Kecamatan Mandolang
 Kabupaten Minahasa Provinsi Sulawesi Utara
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Status : Belum Menikah
 Agama : Islam
 Pekerjaan : Mahasiswa
 Prodi/Fakultas : Hukum Ekonomi Syariah (HES) / Syariah
 Perguruan Tinggi : Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado
 E-mail : nasmytatali@gmail.com
 No. Hp : 0821-8851-4563 / 087811123404



RIWAYAT PENDIDIKAN

Formal

2002 – 2003 : TK Dharma Wanita Desa Kalasey
 2004 – 2008 : SDN Impres Kalasey
 2009 – 2011 : SMPN 4 Pineleng, di Kalasey
 2012 – 2014 : SMAN 1 BEO, Talaud
 2015 – 2020 : Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Manado

Non Formal

2019 : Brilliant English Course, Kediri, Jawa Timur

ORT

Ayah : Ma'rifat Tatali
 Pekerjaan Ayah : Petani
 Ibu : Masni Ibrahim
 Pekerjaan Ibu : IRT (Ibu Rumah Tangga)
 Alamat Ort : Desa Bawunian Kelurahan Makatara kecamatan
 Beo Utara Kabupaten Kepulauan Talaud Provinsi
 Sulawesi Utara