

## **SISTEM KEMITRAAN PERUSAHAAN TRANSPORTASI *ONLINE* GRAB DALAM PERSPEKTIF HUKUM ISLAM**

**RAFIKA SARI, NILA SASTRAWATI**  
Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar  
Email: rafikasari19@gmail.com

### **Abstrak**

Kemitraan Perusahaan Grab dengan *driver* dalam Undang-undang nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah adalah bentuk kemitraan waralaba. Sedangkan dalam hukum Islam sistem kemitraan perusahaan Grab dengan *driver* masuk dalam kategori *syirkah 'inan*. Upah yang diterima *driver* dipotong 20% sebagai profit bagi perusahaan. Beberapa syarat tentang *ma'qud 'alaih* (aset, usaha, dan profit) belum sepenuhnya sesuai dengan syarat *musyarakah* dan dalam beberapa praktik masih ditemukan unsur-unsur kemitraan yang dilarang dalam Islam seperti adanya *gharar* dan kecurangan.

**Kata Kunci: Sistem Kemitraan, Transportasi *Online*, Hukum Islam.**

### ***Abstract***

*The Grab Company partnership with drivers in Law number 20 of 2008 concerning Micro, Small and Medium Enterprises is a form of franchise partnership. Whereas in Islamic law the Grab company partnership system with drivers is included in the syirkah 'inan category. Wages received by drivers are cut by 20% as profit for the company. Some conditions regarding ma'qud 'alaih (assets, business, and profit) aren't yet fully in accordance with the requirements of musharaka and in some practices elements of partnership are still prohibited in Islam such as gharar and cheating.*

***Keywords: Partnership Systems, Online Transportation, Islamic Law.***

### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Kemajuan teknologi selain membawa perubahan besar dalam sejarah peradaban manusia juga membantu sebagian masyarakat dalam mengembangkan kemampuan dan kreatifitasnya demi mendapatkan keuntungan.

Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat penting dalam segala aktivitas manusia. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antar manusia. Sejak jaman purba mobilitas manusia telah terjadi. Perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain telah terjadi. Mobilitas penduduk ini diikuti juga oleh mobilitas barang yang dibawa oleh mereka. Oleh karena itu sarana transportasi sejak masa lampau telah dibutuhkan oleh manusia. Pada masa sekarang dimana mobilitas manusia dan barang sangat tinggi, dan terjadi bukan hanya dalam satu wilayah tetapi juga antar pulau dan bahkan antar Negara, maka sarana transportasi sangat memegang peranan yang penting.

Manusia tidak akan mengalami perkembangan dan kemajuan apabila tidak ditunjang oleh transportasi. Menurut Maringan Masry Simbolon, Transportasi yang baik haruslah merupakan suatu sistem yang dapat memberikan pelayanan yang cukup baik kepada

masyarakat secara umum maupun secara pribadi, yang cukup, aman, nyaman, cepat dan dapat diandalkan oleh para penggunanya.<sup>1</sup>

Dalam Pasal 3 Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengandung makna bahwa perlu terwujudnya pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu.<sup>2</sup>

Negara dalam hal ini pemerintah dituntut untuk menjamin ketersediaan kendaraan umum atau angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan masyarakat khususnya di kota-kota besar. Dalam Pasal 158 Undang- undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor Umum di kawasan perkotaan.

Permasalahan transportasi saat ini dapat dikatakan semakin kompleks seiring dengan dinamika sosial dan ekonomi masyarakat. Hal ini bukan dimaksudkan untuk mengecilkan arti dan manfaat dari apa yang telah dilakukan oleh pemerintah melalui Departemen Perhubungan maupun Badan Usaha Milik Negara dan pihak swasta.

Umumnya permasalahan transportasi terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas transportasi, serta pertumbuhan penduduk dan juga perkembangan ekonomi suatu daerah atau wilayah.<sup>3</sup> Ketidakseimbangan antara kebutuhan dengan sarana dan prasarana inilah yang kemudian mendorong beberapa pelaku usaha untuk menciptakan suatu inovasi demi menjawab permasalahan transportasi tersebut. Salah satu inovasi tersebut adalah transportasi *online*.

Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi *ridesharing*. Konsep *ridesharing* ini secara mudah dapat diartikan sebagai aktivitas “*nebang*” atau menumpang pada kendaraan milik orang lain. Kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis *online* lainnya.

Hadirnya transportasi berbasis *online*, memudahkan masyarakat dalam melakukan berbagai aktivitasnya, selain karena praktis dapat diakses melalui *smartphone*, biaya yang ditawarkan pada umumnya lebih murah dibandingkan dengan transportasi berbayar lainnya. Kemudahan pemesanan dan murahannya tariff pada masa promo sekitar 35% dari angkutan umum diakui pihak Kemenhub menjadi daya tarik masyarakat menggunakan jasa layanan ini.<sup>4</sup>

Fenomena transportasi *online* selain menarik minat masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi, juga menciptakan kondisi dimana banyak masyarakat yang mendaftarkan diri ke perusahaan untuk bergabung menjadi mitra kerja dari perusahaan transportasi *online*, sebagai driver atau pengemudi dengan syarat-syarat yang ditentukan oleh pihak perusahaan.

Berbeda dengan perusahaan transportasi konvensional, pada umumnya perusahaan transportasi *online* tidak menyediakan alat transportasi dari perusahaan, alat transportasi yang kemudian digunakan *driver* untuk bekerja adalah milik dari driver sendiri ataupun milik orang lain yang sudah terdaftar di perusahaan transportasi *online*. Perusahaan transportasi *online* berperan sebagai penghubung antara *driver* dengan konsumen

---

<sup>1</sup> Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), h.1.

<sup>2</sup> Pasal 3 Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>3</sup> Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi*, h. 3.

<sup>4</sup> <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/06041701/Alasan.dan.Dasar.Kemenhub.Melarang.Ojek.dan.Taksi.Online.Beroperasi?page=all> (di akses pada tanggal 17 November 2017).

pengguna jasa layanan tersebut melalui aplikasi yang disediakan dari perusahaan. Jika pada perusahaan konvensional, perusahaan wajib memberikan upah atau gaji sebagai imbalan atas kinerja karyawannya, perusahaan transportasi *online* sebaliknya tidak, upah yang diterima *driver* adalah bersumber dari konsumen pengguna jasa layanan sesuai tarif yang ditentukan oleh pihak perusahaan. Selain dari upah tersebut, *driver* juga berhak mendapatkan sejumlah insentif dari pihak perusahaan transportasi *online* jika berhasil mencapai target transaksi dalam kurun waktu yang ditentukan oleh perusahaan, itu pun dengan beberapa ketentuan-ketentuan lain.

Meskipun upah yang diterima oleh pengemudi dari konsumen terkadang dinilai tidak seberapa oleh sebagian orang, tetapi Insentif yang ditawarkan oleh pihak perusahaan dinilai relatif tinggi, hal ini kemudian yang menarik minat sebagian masyarakat untuk bekerja sebagai supir ataupun kurir bagi konsumen pengguna jasa layanan transportasi *online*.

Fenomena transportasi *online* ini membangun hubungan sosial baik antara pengguna jasa (konsumen) dengan *driver* (pengemudi) maupun antara perusahaan dengan *driver*, dalam Islam hubungan tersebut masuk dalam kategori muamalah.

Hubungan antara perusahaan dengan *driver* dapat disamakan dengan hubungan kerja antara majikan dengan pekerja/buruh dalam Islam, meskipun perusahaan mengklaim bahwa *driver* dalam hal ini adalah rekan kerja atau yang biasa mereka sebut “mitra kerja” tetapi secara pola kerja dan pemberian upah tetap saja sama.

Sebagai agama yang sempurna, Islam tidak hanya membawa ajaran-ajaran tentang ibadah dalam arti sempit, tetapi juga mengandung ajaran-ajaran tentang tingkah laku seluruh aspek kehidupan manusia yang lebih dikenal dengan muamalah. Muamalah mengatur bagaimana manusia berhubungan dan saling berinteraksi dengan sesamanya, dengan makhluk Allah SWT lainnya serta lingkungan hidup dimana mereka tinggal.<sup>5</sup>

Menurut Muhammad Syaltut, muamalah berorientasi pada pembahasan tentang ketentuan-ketentuan hukum mengenai usaha-usaha memperoleh harta, mengembangkan serta mempertukarkan harta antara seorang warga dengan warga yang lainnya, atau antara sekelompok warga dengan kelompok lainnya. Ringkasnya muamalah artinya saling berusaha dan muamalah itu berisi pengaturan hubungan antar manusia. Sedangkan menurut Quraish Shihab muamalah adalah interaksi aktivitas manusia termasuk aktivitas ekonomi.<sup>6</sup>

Usaha ekonomi dan usaha produktif sama sekali tidaklah tercela. Justru dalam Islam setiap individu memiliki tanggung jawab untuk memelihara kehidupannya dari bahaya kelaparan, dahaga, kesejukan, kepanasan dan lain-lain. Bahaya kelaparan, sulitnya mendapatkan kebutuhan hidup dan faktor-faktor lain yang mengganggu pikiran dan tubuh tidak akan memungkinkan suasana yang menyenangkan untuk mencapai tujuan hidup di dunia. Aspek utama yang ingin ditekankan adalah pandangan Islam terhadap pendekatan materialistik. Islam tidak mencela kebutuhan akan materi dalam aktivitas kehidupan manusia. Oleh karena itu Islam memberikan ketentuan dalam mencapai kekayaan materi, artinya dalam Islam upaya untuk memperoleh kekayaan atau mencari rezeki diatur dengan baik.

---

<sup>5</sup> Zaki Fuad Chalil, *Pemerataan Distribusi Kekayaan dalam Islam*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2009), h. 5.

<sup>6</sup> Zaki Fuad Chalil, *Pemerataan Distribusi Kekayaan dalam Islam*, h. 7.

Al-Qur'an tidak memuat berbagai aturan yang terperinci tentang syariah yang dalam sistematika hukum Islam terbagi menjadi dua bidang, yakni ibadah (ritual) dan muamalah (sosial). Hal ini menunjukkan bahwa al-Qur'an hanya mengandung prinsip-prinsip umum terhadap berbagai masalah hukum dalam Islam terutama sekali yang berkaitan dengan hal-hal yang bersifat muamalah.

Bertitik tolak dari prinsip tersebut, Nabi Muhammad saw. Menjelaskan melalui berbagai hadisnya. Dalam kerangka yang sama dengan al-Quran, mayoritas hadis nabi tersebut juga tidak bersifat absolut, terutama yang berkaitan dengan muamalah. Dengan kata lain, kedua sumber utama Hukum Islam dipegang oleh umat manusia selama menjalani kehidupan di dunia. Adapun untuk merespon perputaran zaman dan mengatur kehidupan duniawi manusia secara terperinci, Allah swt. menganugerahi akal pikiran kepada manusia. Dalam hal ini nabi Muhammad saw. bersabda :

أَنْتُمْ أَغْلَمُ بِأَمْرِ دُنْيَاكُمْ (رواه مسلم)

Terjemahannya:

Kamu lebih mengetahui keduniaanmu (HR. Muslim)<sup>7</sup>

Dalam muamalah, dikenal suatu asas hukum Islam, yaitu asas kebolehan atau *mubah*. Asas ini menunjukkan kebolehan melakukan semua hubungan perdata (sebagian dari hubungan muamalah) sepanjang hubungan tersebut tidak dilarang oleh al-Quran dan Hadis. Ini berarti, bahwa Islam memberi kesempatan luas kepada yang berkepentingan untuk mengembangkan bentuk dan macam hubungan perdata (baru) sesuai dengan perkembangan zaman dan kebutuhan umat manusia.<sup>8</sup>

Transportasi *online* dalam hukum Islam diperbolehkan karena belum ada dalil yang mengharamkannya hal ini berdasarkan kaidah fikih yang menyatakan bahwa pada dasarnya semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya.

## B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian lapangan (*Field Research*) dengan pendekatan normatif-empiris dan pendekatan *syar'i*. Sumber data penelitian ini adalah *Parnert Engagemen* PT. Solusi Transportasi Indonesia GrabBike Makassar, *Trainer* GrabFood dan *Driver* Transportasi *online* Grab Makassar 15 orang. Data diperoleh melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi kepustakaan kemudian data tersebut dianalisis secara deskriptif kualitatif.

## C. PEMBAHASAN

### 1. Sistem Kemitraan Grab dengan *Driver* Transportasi *Online* menurut Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah

Terkait dengan masalah penyelesaian harus dilihat dari semua prosedur perkara, maka ada tiga yang harus dilihat yaitu dari segi prosedur, substansi, dan kepentingan. dari segi kepentingan harus dilihat apakah memiliki kepentingan atau tidak bagi yang menggugat dengan Hak Guna Bangunan yang dicabut. Prosedur apakah pencabutan hak guna bangunannya sah atau tidak. Dari segi substansi mengenai substansi materil semua

<sup>7</sup> Awwad Al-Khalaf, *408 Hadits Pilihan Kutubusittah*, (Solo: Pustaka Arafah, 2016), h.137.

<sup>8</sup> Misbahuddin, *E-Commerce dan Hukum Islam*, (Makassar: Alauddin University Press, 2012), h. 256.

kita uji dari aspek undang-undang Peraturan Pemerintah (PP) RI Nomor: 24 Tahun 1997 tentang pendaftaran tanah, dan ketentuan pasal 107 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang peradilan Tata Usaha Negara. Oleh karena itu, demi pengembangan usaha sesuai prinsip dan amanat Undang-Undang Dasar 1945 mengenai pemberdayaan usaha diatur dalam Undang-Undang nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.

Grab sebagai suatu perusahaan layanan transportasi *online* berbadan hukum dengan bentuk perseroan terbatas (PT) tentunya melakukan pengembangan usaha untuk menjalankan dan menjaga eksistensi usahanya dengan melakukan kemitraan. Mengingat bahwa Grab mengklaim perusahaannya bukanlah penyedia jasa transportasi. Grab hanya selaku pihak ketiga yang menjadi penghubung antara *driver* dan calon penumpang. Oleh karena itu, *driver* bagi Grab adalah bukanlah pekerja.

Untuk melihat bagaimana hubungan Perusahaan Grab dengan *driver*, harus diketahui terlebih dahulu hubungan kerja yang terjalin di antara kedua belah pihak. Dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan mendefinisikan hubungan kerja sebagai hubungan antara pengusaha dengan pekerja/ buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Jika ketiga unsur ini terpenuhi maka hubungan kerja itu ada. Namun, tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai unsur-unsur hubungan kerja tersebut, akibatnya masing-masing pihak memiliki penafsirannya sendiri terkait unsur hubungan kerja. Pada putusan Mahkamah Agung Nomor 841K/Pdt.Sus/2009 dalam perkara antara sopir taksi dan perusahaan taksi. Para sopir beralih memiliki hubungan kerja karena unsur-unsur hubungan kerja terpenuhi, yaitu adanya pekerjaan sebagai pengemudi, upah, dan perintah kerja mengemudikan taxi Blue Bird dengan jam kerja 15 jam sehari. Namun dalam putusan tersebut MA menyatakan tidak ada unsur “upah” karena para sopir taksi hanya menerima komisi/ persentase. Selain itu tidak ada unsur “perintah” karena sopir taksi diberi kebebasan mencari penumpangnya sendiri.<sup>9</sup> Dalam perkara lain antara perusahaan bidang logistik dan sopir, Mahkamah Agung pada putusan Nomor 276K/Pdt.Sus/2013 mengamini putusan tingkat banding yang menyatakan bahwa benar ada hubungan kerja antara perusahaan dan sopir tersebut. Dengan pertimbangan adanya unsur pekerjaan, karena sopir hanya mengangkut muatan yang disediakan perusahaan. Bukan dicari/disediakan sendiri oleh sopir.<sup>10</sup> Dari kedua putusan Mahkamah Agung dapat ditarik kesimpulan mengenai unsur-unsur hubungan kerja adalah pekerjaan, upah, dan perintah.

Jika dilihat dari unsur-unsur terbentuknya hubungan kerja, seperti dalam uraian kedua putusan Mahkamah Agung di atas, maka tidak ada hubungan kerja antara *driver* dan perusahaan Grab. Dengan alasan perintah mengantar penumpang tidak datang dari perusahaan, melainkan dari penumpang itu sendiri dan tentunya dengan kesediaan *driver*. *Driver* juga tidak menerima kompensasi berupa uang yang jumlahnya tetap dalam periode tertentu sebagai indikasi adanya upah. Jika tidak ada hubungan kerja, berarti tidak ada istilah pekerja dan pengusaha, yang ada hanyalah mitra. Jadi, tidak salah jika kedudukan *driver* pada perusahaan bukanlah sebagai pekerja melainkan mitra, oleh karenanya, disebut sebagai mitra Grab.

---

<sup>9</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor 841 K/Pdt.Sus/2009.

<sup>10</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor 276K/Pdt.Sus/2013.

Perusahaan Grab tidak memberikan upah/ gaji pokok dari perusahaan untuk *driver*, tetapi perusahaan menyediakan insentif bagi *driver* dengan ketentuan telah mencapai *rides* tertentu. *Rides* adalah istilah yang digunakan dalam Grab untuk menyebut perjalanan. Jadi, *driver* untuk bisa memperoleh insentif atau bonus dari perusahaan, *driver* diberi syarat pencapain *rides*. Namun jika *driver* tidak mencapai *rides* sesuai target, *driver* tidak mendapatkan insentif dari. Pendapatan yang didapatkan oleh *driver* adalah dari tarif *rides* (*fare*) atau biaya pengantaran untuk setiap *rides* yang dijalankan. Jadi, keseluruhan upah yang diterima oleh *driver* adalah *fare* ditambah dengan insentif dari jumlah *rides*. Seperti yang dijelaskan oleh Andi Syawal Nor, PE GrabBike Makassar:

Upahnya tidak ada kalo dari Grab, karna kan mereka (*driver*) sendiri yang cari, upahnya *driver* berdasarkan jumlah *rides*nya (trip) sendiri, jadi *salary* kan istilah biasanya, kalo kita (Grab) namanya *fare*, *fare* kemudian ditambah dengan insentif, *fare* itu hasil perjalanan (tarif).<sup>11</sup>

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Sufadly Suharto seorang mahasiswa yang juga bekerja sebagai *driver* GrabBike dalam wawancara bersama peneliti, Sufadly mengemukakan bahwa “penghasilan *driver* dari tarif pengantaran ditambah dengan bonus”.<sup>12</sup> Bonus atau insentif ini berlaku setiap hari, dalam aplikasi *driver* insentif disebut dengan Bonus harian.

*Fare* dari setiap *rides* (perjalanan) akan dipotong komisi 20 persen untuk perusahaan, 80 persen untuk mitra *driver*. Contohnya: Mitra A menyelesaikan perjalanan dengan tarif Rp. 10.000, maka komisi yang dikenakan adalah  $10.000 \times 20\% = 2.000$ . Komisi ini secara otomatis akan dipotong dari saldo akun *driver*. Karena pada umumnya *fare* diperoleh secara tunai dari penumpang. Perusahaan memotong komisi dari dompet kredit *driver*. Dompet kredit adalah fitur pada aplikasi Grab *driver* yang harus di isi saldo (*Top-Up*) untuk bisa menjalankan aplikasi. Jadi, apabila saldo di dompet kredit kosong, *driver* tidak bisa menerima pesanan dari penumpang. Di dompet kredit inilah saldo akun terpotong sebagai komisi untuk perusahaan dari setiap *rides* (perjalanan). Total dari keseluruhan pendapatan *driver* Grab adalah jumlah dari akumulasi *fare* semua *rides* (perjalanan) ditambah dengan bonus harian.

Untuk memperoleh bonus harian atau insentif, *driver* harus bekerja dengan melakukan beberapa *rides* dengan jumlah *rides* tertentu dalam kurun waktu yang ditentukan oleh perusahaan. Ada titik aman atau jumlah *rides* yang harus dicapai untuk bisa memperoleh insentif. Insentif atau Bonus harian GrabCar dan GrabBike berbeda, begitu pun dengan besaran bonus dan jumlah *rides* di setiap kota juga berbeda-beda. Untuk di wilayah Makassar sendiri, insentif GrabCar terdapat 3 titik aman. Titik aman bonus harian GrabCar berlaku dalam sehari mulai jam 05.00-24.00 WITA.<sup>13</sup> Di bawah ini adalah contoh skema pendapatan insentif GrabCar:

**Tabel. 1**

Jumlah Rides	Garansi Pendapatan/Insentif
--------------	-----------------------------

<sup>11</sup> Andi Syawal Nor, Partner Engagement Coms GrabBike Makassar, *Wawancara*, Makassar, 27 Juli 2018.

<sup>12</sup> Sufadly Suharto, Mahasiswa (Driver GrabBike), *Wawancara*, Makassar, 27 Juli 2018.

<sup>13</sup> Adnan Darmawan, Karyawan BCA (Driver GrabCar), *Wawancara*, Makassar, 27 Juli 2018.

7	Rp. 50.000,-
11	Rp. 120.00,-
17	Rp. 260.000,-

Sumber: [www.grab.co.id](http://www.grab.co.id)

Untuk titik aman 7, garansi pendapatannya adalah Rp. 50.000 artinya, jika *driver* melakukan *rides* hingga 7 kali perjalanan, *driver* berhak mendapatkan insentif dari perusahaan sebesar Rp. 50.000, begitu juga untuk titik aman selanjutnya, jika *driver* berhasil mencapai 11 *rides* maka insentif yang didapatkan adalah sejumlah Rp. 120.000 dan seterusnya hingga mencapai 17 *rides*. Total dari keseluruhan insentif yang bisa didapatkan dalam sehari bukanlah akumulasi dari nominal insentif untuk setiap jumlah *rides*. Artinya, maksimal insentif yang bisa didapatkan dalam sehari adalah Rp. 260.000.<sup>14</sup>

Sebelumnya untuk mencapai setiap titik aman skema insentif, ada kisaran waktu yang ditentukan. Contohnya: dalam sehari untuk bisa memperoleh insentif di titik aman 7, durasi waktu untuk *driver* dari jam 06.00-10.00, apabila sampai jam 10.00 *driver* berhasil mendapatkan 7 penumpang ia berhak mendapatkan insentif untuk titik aman 7, namun jika tidak berhasil maka insentif untuk titik aman 7 akan hangus. Skema seperti ini sekarang tidak berlaku lagi. Skema insentif baru Grab yang berlaku di Makassar saat ini dihitung perhari, dari jam 05.00-24.00 WITA. Jika *driver* dalam sehari hanya bisa mendapatkan 7 penumpang, selama tidak melewati jam 24.00. WITA, *driver* tetap berhak mendapatkan insentif sesuai garansi pendapatan, meskipun penumpang terakhir didapatkan pada jam 21.00 WITA. Skema baru ini dirasa lebih meringankan *driver*, karena tidak lagi dibatasi jam per jam untuk bisa memperoleh insentif. Namun skema bonus harian ini tidak bersifat tetap, masih berubah-ubah. Jumlah *rides* bisa saja meningkat, dari minimal 7 *rides* bisa menjadi 8-10 *rides* atau maksimal *rides* yang harus dilakukan untuk memperoleh seluruh insentif harian dalam sehari bisa mencapai 19-21 *rides*. Sedangkan untuk GrabBike ada 5 titik aman untuk insentif.

Perubahan insentif yang tidak menentu dikeluhkan para *driver*, apalagi jika jumlah *rides* bertambah sedangkan nominal garansi pendapatan berkurang, Skema insentif yang berubah-ubah membuat para *driver* harus bekerja lebih keras. Belum lagi jika penumpang memberikan komentar negatif atau rating pelayan yang rendah. Hal itu bisa mempengaruhi performa *driver* untuk memperoleh insentif. Seperti yang dikemukakan oleh Imam Setiawan salah seorang *driver* GrabBike, Imam berpendapat bahwa pemberian insentif Grab tidak tepat, semakin lama semakin berkurang sedangkan jumlah *rides* yang harus dikerjakan justru bertambah.<sup>15</sup> Hal yang sama juga dialami oleh Yusran, yang mengatakan bahwa insentifnya berubah-ubah, kadang tidak sesuai dengan *notifikasi* yang disampaikan pada aplikasi *driver*.

Dasar hukum yang mengikat antara *driver* Grab dan Perusahaan tidak secara eksplisit disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah karena dalam Undang-Undang tersebut mengatur mengenai

<sup>14</sup> Adnan Darmawan, Karyawan BCA (Driver GrabCar), *Wawancara*, Makassar, 27 Juli 2018.

<sup>15</sup> Imam Setiawan, Driver GrabBike, *Wawancara*, Makassar, 23 Juli 2018.

hubungan antara Perusahaan Usaha Besar, Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah sedangkan jika dilihat dari kriteria usaha seperti disebutkan pada Pasal 6, Grab sudah memenuhi kriteria Usaha Menengah yaitu memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) sampai paling banyak Rp. 10.000.000.000,00 (sepuluh milyar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha atau memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp. 2.500.000.000,00 (dua milyar lima ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh milyar rupiah).<sup>16</sup> Tanggal 11 Juni 2018 Grab secara resmi mengumumkan bahwa pendapatan tahunan layanan transportasi tersebut mencapai US\$1 miliar (Rp 13,9 triliun). Hal ini diungkap President Grab Ming Maa dalam wawancaranya dengan kantor berita China Yicai. Grab adalah perusahaan teknologi transportasi pertama di Asia Tenggara yang mencapai pendapatan tahunan US\$1 miliar <sup>17</sup> sedangkan untuk *driver* jelas tidak termasuk dalam kriteria usaha yang disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah karena *driver* tidak memenuhi kriteria sebagai suatu usaha mikro maupun kecil seperti yang dimaksudkan dalam Pasal 6. Meski begitu, tidak berarti menghapuskan kemitraan di antara Perusahaan Grab dengan *driver*. Melihat dari unsur-unsur kemitraan yaitu penggabungan modal, pembagian profit, serta pertanggung jawaban bersama atas risiko usaha terdapat dalam hubungan Perusahaan Grab dengan *driver*. Perusahaan menyediakan aplikasi (modal) sedangkan *driver* memiliki kendaraan pribadi dan tenaga (modal) dengan pembagian profit 80% untuk *driver* 20% untuk perusahaan, dan mengenai pertanggung jawaban secara rinci diatur dalam ketentuan umum perusahaan. Bentuk atau pola kemitraan seperti ini cenderung sesuai dengan pola kemitraan berbentuk waralaba yaitu selain menggabungkan modal, perusahaan memberikan hak penggunaan lisensi, merek dagang, dan saluran distribusi perusahaannya kepada penerima waralaba dengan disertai bantuan bimbingan manajemen. Hal ini juga terdapat pada hubungan Perusahaan Grab dengan *driver*, *driver* bekerja atas nama mitra Grab dan menggunakan manajemen aplikasi Grab dan sebelum akhirnya bekerja, *driver* juga menerima bimbingan dan arahan melalui *training* pada tahap pendaftaran. Hal ini sesuai dengan tujuan kemitraan seperti dalam Pasal 11 dijelaskan mengenai aspek kemitraan yang dimaksud dalam Pasal 7 ayat 1 disebutkan bahwa salah satu tujuan kemitraan adalah mendorong terjadinya hubungan yang saling menguntungkan dalam pelaksanaan transaksi usaha antara Usaha Mikro, Kecil, Menengah dan Usaha Besar. Dalam Pasal 4 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2007 tentang Waralaba menyebutkan bahwa perjanjian waralaba diselenggarakan berdasarkan perjanjian tertulis antara pemberi waralaba dengan memperhatikan hukum Indonesia, pada praktiknya perjanjian antara *driver* dengan perusahaan Grab juga tertulis, bedanya perjanjian tersebut dimuat dalam ketentuan umum yang ditulis melalui website resmi Grab. Kemudian, di ayat 2 disebutkan bahwa jika perjanjiannya tertulis dalam bahasa asing maka, harus diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia.<sup>18</sup> Hal ini juga sudah dilakukan pihak Perusahaan, mengingat Grab adalah perusahaan asing, perjanjian tersebut sudah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia. Perusahaan juga diharuskan

---

<sup>16</sup> Pasal 6 ayat 3 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah

<sup>17</sup> <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20180611142530-185-305233/grab-cetak-pendapatan-rp139-triliun> (17 Agustus 2018).

<sup>18</sup> Pasal 4 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2007 tentang Waralaba



memberikan prospektus penawaran waralaba kepada calon penerima waralaba seperti yang tercantum dalam Pasal 7 ayat 1 mengenai kewajiban pemberi waralaba.

Prospektus adalah dokumen resmi perusahaan yang berisi gabungan antara profil perusahaan dengan laporan tahunan, untuk memberikan gambaran mengenai saham yang ditawarkan untuk dijual kepada publik. Mengenai prospektus penawaran waralaba, dalam Pasal 7 ayat 2 disebutkan paling sedikit memuat tentang data identitas pemberi waralaba, legalitas usaha pemberi waralaba, sejarah kegiatan usahanya, struktur organisasi pemberi waralaba, laporan keuangan 2 tahun terakhir, jumlah tempat usaha, daftar penerima waralaba, dan hak serta kewajiban penerima maupun pemberi waralaba.<sup>19</sup> Sedangkan, pada praktiknya ada beberapa informasi yang tidak diberitahukan oleh Perusahaan kepada *driver*, beberapa alasan karena dianggap sebagai rahasia perusahaan dan tidak perlu disampaikan kepada *driver*, seperti jumlah *driver* yang terdaftar, laporan keuangan perusahaan 2 tahun terakhir, juga hak dan kewajiban perusahaan serta *driver* tidak ditulis secara seimbang dalam ketentuan umum, lebih banyak memuat mengenai kewajiban dari mitra/ *driver* Grab.

Salah satu prinsip pemberdayaan usaha seperti yang diamanatkan Undang- Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah adalah prinsip transparansi, akuntabel, dan berkeadilan. Perusahaan Grab dalam mengambil kebijakan apapun terkait layanan tidak melibatkan *driver*, termasuk dalam pengambilan kebijakan mengenai tarif.

Para *driver* menuntut keadilan akan kenaikan tarif. Terkait hal ini Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan akan memberikan perhatian yang serius kepada *driver* transportasi *online* agar mendapat tarif yang sesuai. Namun Menhub juga mengatakan tidak akan melakukan intervensi tentang batas tarif. Keterlibatan pemerintah hanya sebagai penghubung antara perusahaan aplikator dengan pengemudi.<sup>20</sup>

Penentuan tarif kendaraan haruslah sesuai dengan aturan sewa kendaraan Indonesia. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek pasal 18 ayat (2) huruf c dijelaskan bahwa pembayaran tarif sesuai dengan perjanjian antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan.<sup>21</sup> Artinya, jika penumpang menyetujui tarif yang terdapat pada aplikasi dengan menekan tombol pemesanan (*booking*) maka nominal tarif itulah yang dibayarkan kepada *driver*. *Driver* tidak diperbolehkan menaikkan tarif kepada penumpang. Penentuan tarif kendaraan bertujuan untuk mengurangi persaingan tarif murah yang tidak sehat, juga untuk mengatur agar tidak terjadi monopoli, namun perlu diingat dalam hal penentuan tarif harus ada keadilan bagi *driver*, perusahaan, dan konsumen. Tarif kendaraan tergantung dari jarak tempuh perjalanan, dan itu ditentukan oleh perusahaan.

## **2. Pandangan Hukum Islam terhadap Sistem Kemitraan Grab**

Segala bentuk perjanjian termasuk kemitraan tidak boleh dilakukan jika ada unsur keterpaksaan, satu pihak tidak diperbolehkan mengintervensi pihak yang lain karena jika itu terjadi maka menjadi tidak sah. Dalam Q.S al-nisa/4:29

---

<sup>19</sup> Pasal 7 Peraturan Pemerintah RI Nomor. 42 Tahun 2007 tentang Waralaba.

<sup>20</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Menhub Minta Aplikator Transportasi Tetapkan Tarif yang Pantas*, *Official Website Kemenhub*, [www.dephub.go.id/post/readmenhub-minta-aplikator-tetapkan-tarif-yang-pantas](http://www.dephub.go.id/post/readmenhub-minta-aplikator-tetapkan-tarif-yang-pantas) (2 Agustus 2018).

<sup>21</sup> Pasal 18 ayat (2) huruf c PM Perhubungan No. 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

يَتَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ  
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ  
رَحِيمًا

Terjemahannya:

Hai orang-orang 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 ada Maha Penyayang kepadamu.

Kemitraan Perusahaan transportasi *online* dengan *driver* ditinjau dari larangan bisnis Islam:

1. Objek dan cara *musyarakah* bukanlah sesuatu yang dilarang oleh syariat. Dalam hal *musyarakah* antara Perusahaan Grab dengan *driver* jelas bukan sesuatu yang dilarang, karena objeknya adalah keuntungan dan itu diperbolehkan dalam Islam dengan catatan tidak terdapat praktik yang diharamkan. Sedangkan *musyarakahnya* juga bukan sesuatu yang dilarang karena, kerjasama yang terjalin terkait bidang angkutan yang memberikan banyak manfaat bagi banyak orang.

## 2. *Gharar dan Maysir*

*Gharar* merupakan ketidakpastian atau risiko yang disebabkan karena kurangnya kejelasan. Sedangkan *Maysir* adalah harta kekayaan yang didapatkan dengan mudah. Upah transportasi Grab bagi *driver* adalah dari tarif perjalanan ditambah dengan insentif. Hukum upah (*fare*) untuk *driver* adalah wajib karena merupakan hak yang harus diterima, sedangkan insentif adalah *sunnah* karena insentif berupa tambahan atau hadiah, insentif menjadi wajib jika pada akad awal disebutkan bahwa insentif dengan syarat-syarat tertentu menjadi hak bagi *driver*. Pada perjanjian bermitra Grab, tidak dijelaskan secara detail mengenai insentif dan tarif, lebih banyak mengatur mengenai jenis pelanggaran dan sanksi bagi *driver*. Karena tidak disebutkan secara eksplisit terkait dua hal tersebut, perusahaan berhak melakukan perubahan-perubahan dan *driver* dianggap setuju dengan segala kebijakan apabila menggunakan layanan tersebut.

Faktanya tarif dan insentif sering berubah-ubah, terkait perubahan sebenarnya pihak Grab sudah memberikan notifikasi bagi *driver* mengenai skema insentif, tetapi pemberitahuan tersebut terkadang tidak sesuai dengan skema insentif yang berlaku.<sup>22</sup> Ketidakpastian tersebut mengindikasikan adanya *gharar*.

Bukan hanya perusahaan, pada praktiknya *driver* juga banyak yang menggunakan cara-cara yang tidak diperbolehkan dalam Islam untuk memperoleh insentif lebih banyak dan lebih mudah. Hal ini menjadi indikasi adanya praktik *maysir* seperti menggunakan aplikasi tambahan, *fake* GPS, praktik *shoot* dan yang lain untuk memanipulasi perjalanan. Perjalanan fiktif dalam Islam sama saja dengan menipu dan itu diharamkan.

3. Berbuat Curang.

<sup>22</sup> Imam Setiawan, *Driver GrabBike, Wawancara*, Makassar, 23 Juli 2018.

Praktik curang tidak dibenarkan dari segala bentuk transaksi, karena merampas hak orang lain, dan menimbulkan ketidakpercayaan satu sama lain. Seperti merekayasa harga oleh pedagang. Perubahan tarif serta skema insentif yang tidak menentu tidak termasuk kecurangan bagi perusahaan, karena defenisi curang adalah tidak jujur dan tidak adil, sedangkan pihak perusahaan sudah menyatakan sedari awal perubahan-perubahan yang akan terjadi, dianggap telah disetujui *driver* apabila menggunakan layanan Grab, jadi tidak ada janji yang yang tidak ditepati karena hal tersebut memang tidak disebutkan secara eksplisit.

Kasus lain yang kemudian membuat Grab dinilai tidak adil dan curang terhadap beberapa *driver* adalah insentif yang tidak dibayarkan dan pemutusan sepihak mitra Grab, potongan harga promo penumpang dan tarif yang dibayarkan melalui Grab-Pay dan OVO juga biasa tidak dibayarkan. Seperti yang dialami oleh Hendri, ia mengaku pihak Grab tidak membayarkan pendapatan kode promo yang dipergunakan oleh penumpang, insentif mingguan dan insentif harian, serta *trip corporate* (biaya perjalanan, tol dan parkir ditalangi oleh pengemudi). Hendri mengaku sudah melaporkan kepada pihak Grab, namun yang didapatkan adalah pesan singkat mengenai pemutusan sebagai mitra.<sup>23</sup>

Keluhan *driver* terkait lambat atau tidak terbayarnya insentif dan juga *suspend*, pihak Grab memberikan jawaban bahwa jika *driver* melakukan pekerjaannya dengan baik sesuai dengan ketentuan yang berlaku insentif yang masuk juga akan sesuai. Pelayanan dan kepatuhan *driver* menjadi salah satu faktor penentu. Try Fathur Rahman Trainer GrabFood Makassar menjelaskan bahwa performa *driver* ditentukan dari pemberian *rating* dan komentar dari penumpang. Pihak Grab juga melihat riwayat perjalanan pengemudi.<sup>24</sup>

Pihak Grab membantah melakukan kecurangan, kendala-kendala seperti itu biasa terjadi dikarenakan *driver* sendiri yang terdeteksi melakukan kecurangan. Oleh karenanya Grab menyediakan layanan aduan bagi *driver* jika kemudian terjadi demikian. Namun tidak menutup kemungkinan terjadi kesalahan dari pihak Grab karena sistem yang bekerja, maka gangguan-gangguan bersifat teknis bisa saja terjadi mengakibatkan kendala bagi perusahaan dan *driver* dan hal tersebut dibenarkan oleh pihak Grab.

Analisa terhadap kemitraan Grab berdasarkan hukum Islam dan hasil wawancara kepada *driver* dan pihak perusahaan adalah perusahaan menggunakan strategi dalam pemberian tarif dan insentif bagi *driver* dan menentukan komisi profit di luar kerugian yang ditanggung oleh *driver*.

Banyaknya jumlah *driver* membuat para *driver* semakin sulit memperoleh penumpang akibatnya, upah yang diterima menjadi semakin sedikit. Belum lagi skema insentif yang berubah-ubah dan tidak menentu. Hal ini tidak seimbang dan lebih menguntungkan perusahaan. Perikatan antara *driver* dengan perusahaan adalah ikatan terbuka, bukan suatu perjanjian/ kontrak kerja. Perusahaan tidak memaksa *driver* untuk mengikuti aturan perusahaan. Maksudnya, jika tidak setuju dengan kebijakan, perusahaan memberikan kebebasan bagi mitra untuk tidak menggunakan layanan tersebut. Dalam Islam terdapat nilai keadilan dan persamaan. Keadilan

---

<sup>23</sup> Hendri, Driver GrabCar, Insentif tidak Dibayar dan Pemutusan sepihak Mitra GrabCar. <http://m.detik.com/news/suara-pembaca/3668790> (2 Agustus 2018).

<sup>24</sup> Try Fathur Rahman, Triner GrabFood, *Wawancara*, Makassar, 01 Agustus 2018.

dalam memberikan harga yang sesuai dan pasti pada penumpang, juga keadilan bagi *driver* dengan penentuan tarif yang sekiranya layak bagi *driver*. Tetapi dalam hal lain terdapat kecurangan dari *driver* yang merugikan perusahaan dan *driver* lain yang bekerja jujur. Dari segi akad, antara semua pihak dalam transportasi *online* adalah sah. Unsur terpaksa pada akad awal memang tidak ditemukan di antara para pihak, *driver* mendaftar karena tertarik dengan penghasilan yang dapat diperoleh.

#### **D. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan diatas, penulis mengambil kesimpulan:

1. Sistem kemitraan Perusahaan transportasi *online* Grab dengan *driver* dalam undang-undang nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah adalah kemitraan berbentuk waralaba. Upah yang diterima oleh *driver* bersumber dari pembayaran penumpang sesuai tarif yang ada pada aplikasi dipotong 20% sebagai komisi untuk perusahaan, Pembagian tersebut merupakan profit waralaba kedua pihak. Beberapa hal yang disyaratkan untuk kemudian dimuat dalam prospektus bermitra juga tidak ditemukan. Prinsip transparansi, akuntabel dan berkeadilan juga belum sepenuhnya sesuai pada kemitraan Perusahaan Grab dengan *driver*.
2. Kemitraan atau *musyarakah* dalam Hukum Islam memiliki rukun syarat yaitu: *shigah*, *'aqidain*, dan *ma'qud 'alaih*. Dalam kemitraan/ kerjasama Perusahaan Grab dengan *driver* terdapat ketiga rukun tersebut, namun beberapa syarat tidak terpenuhi. Diantaranya modal tidak dinilai nominalnya terlebih dahulu, modal dari beberapa *driver* masih dalam tanggungan atau utang, dan sistem pembagian keuntungannya tidak tertuang jelas dalam akad serta di luar dari kerugian yang ditanggung dalam usaha. Kesepakatan antara perusahaan dengan *driver* didasari sikap saling ridho, yang menjadi salah satu syarat sahnya suatu akad. Akan tetapi perubahan tarif dan insentif yang tidak menentu kemudian menjadikan *driver* merasa menjadi pihak yang dirugikan. Tarif perjalanan terlalu rendah, sedangkan insentif hanya bisa diperoleh dengan syarat dan ketentuan yang berlaku. Beberapa hal yang dilarang dalam pembagian profit seperti berbuat curang, *gharar* dan *maysir* ditemukan dalam transportasi *online*, oleh beberapa *driver* praktik curang biasa terjadi, sedangkan perusahaan ada indikasi melakukan penahanan profit dan melakukan pemutusan kemitraan secara sepihak.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aruf, Moch. Thohir. *Kemitraan dan Pembagian Profit Menurut Hukum Islam*. Jakarta: Prestasi Pustaka, 2009.
- A. Supriyadi. *Pola Kemitraan Usaha Kecil, Menengah dan Besar Dimasa yang Akan Datang*. Jakarta: Makalah dalam Temu Nasional Ventura, 1997.
- Ahmad, Amrullah dkk. *Dimensi Hukum Islam dalam Sistem Hukum Nasional*. Cet. I; Jakarta: Gema Insani Press, 1996.
- Ali, Mohammad Daud. *Hukum Islam*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2007.
- Al-Khalaf, Awwad. *408 Hadist Pilihan Kutubu Sittah*. Solo: Pustaka Arafah, 2016.
- Amin, Muliati. “*Dakwah Jamaah*” Disertasi Doktor, Fakultas, Makassar, 2010.
- Anshori, Abdul Ghofur. *Hukum Perjanjian Islam di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2010.
- Anwar, M. Syafi’i. “*Alternatif Terhadap Sistem Bunga*”, *Ulumul Qur’an* Nomor. Vol.II, 1991.
- Chalil, Zaki Fuad. *Pemerataan Distribusi Kekayaan dalam Islam*. Jakarta: Penerbit Erlangga, 2009.
- Chapra, M. Umer dkk. *Keuangan dan Investasi Syari’ah; Sebuah Analisa Ekonomi*. Banda Aceh: Yayasan PeNa, 2008.
- Daud, Abu. *Sunan Abu Daud*, Juz 3, Beirut: Dar al-Fikr.
- Dewan Pengurus Nasional Fordeby dan Adesy, ed. *Ekonomi dan Bisnis Islam*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2016.
- Echols, Jhon M. dan Hassan Shadily. *Kamus Inggris-Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 1976.
- Hafsah, Muhammad Jafar. *Kemitraan Usaha*. Jakarta: Sinar Harapan, 2000.
- Haroen, Nasrun. *Fiqh Muamalah*. Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007.
- Izzan, Ahmad. *Referensi Ekonomi Syari’ah*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 2007.
- Mardani. *Fiqh Ekonomi Syariah*. Cet. 4; Jakarta: Kencana, 2016.
- \_\_\_\_\_. *Hukum Sistem Ekonomi Islam*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2015.
- \_\_\_\_\_. *Kejahatan Pencurian dalam Hukum Pidana Islam*. Jakarta: IN Hill Co, 2008.
- Marimin dkk. *Sistem Informasi Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Grasindo.
- Misbahuddin. *E-Commere dan Hukum Islam*. Makassar: Alauddin University Press, 2012.
- Muhammad, Sahri. *Model Kemitraan, Penanggulangan Kemiskinan dan Kesepakatan Lokal*. Malang: Universitas Brawijaya Press, 2012.
- Noor, Juliansyah. *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, & Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana, 2011.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 42 Tahun 2007 tentang Waralaba.
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Tahun 1997 tentang Kemitraan.
- Putusan Mahkamah Agung Nomor 276K/Pdt.Sus/2013.
- Putusan Mahkamah Agung Nomor 841 K/Pdt.Sus/2009.
- Rifa’i, Moh. *Fiqh Islam Lengkap*. Semarang: PT. Karya Toha Putra, 1978.
- Rosyadi, Imron. *Jaminan Kebendaan Berdasarkan Akad Syariah (Aspek Perikatan, Prosedur Pembebanan dan Eksekusi)*. Depok: Kencana, 2017.

- Simbolon, Maringan Masry. *Ekonomormi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003.
- Sunggono, Bambang. *Metodologi Penelitian Hukum*, Edisi Pertama. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006.
- Supardin. *Materi Hukum Islam*. Makassar: Alauddin University Press, 2011.
- Suratman dan Philips Dillah. *Metode Penelitian Hukum*, Cet. II; Bandung: Alfabeta, 2014.
- Suryabrata, Sumadi. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: CV. Rajawali, 1985.
- Suwondo, Chandra. *Outsourcing Implementasi di Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia, 2004.
- Syarifuddin, Amir. *Ushul fiqh*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Umar, Husein. *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Edisi Kedua Jakarta: Rajawali Pers, 2014.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang RI Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.
- Undang-Undang RI Nomor. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-undang RI Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Universitas Islam Negeri Alauddin Makasar. *Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah: Makalah, Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Laporan Penelitian*. Makassar: Alauddin Press, 2013.
- Usman, Husaini dan Purnomo Setiadi Akbar. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara, 2003.
- Wijaya, Andika. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika, 2016.