

**ANALISIS DAMPAK PERATURAN BARU OJEK *ONLINE*
TERHADAP KESEJAHTERAAN PENGEMUDI
(STUDI KASUS PADA KOMUNITAS MORFOZA)**



SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Purwokerto
Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi (S.E.)

Oleh:

**BERLY ANINDYA SEKAR MELATI SAPUTRI WACHID
NIM. 1717201009**

**JURUSAN EKONOMI SYARI'AH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
2021**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid**

NIM : **1717201009**

Jenjang : S.1

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Jurusan : Ekonomi Syari'ah

Program Studi : Ekonomi Syariah

Judul Skripsi : **Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Pada Komunitas Morfoza)**

Menyatakan bahwa Naskah Skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Purwokerto, 17 Juni 2021

Yang menyatakan,



Berly Anindya Sekar Melati S.W

NIM. 1717201009



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126
Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553, Website: febi.iaipurwokerto.ac.id

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi Berjudul

**ANALISIS DAMPAK PERATURAN BARU OJEK *ONLINE*
TERHADAP KESEJAHTERAAN PENGEMUDI
(STUDI KASUS PADA KOMUNITAS MORFOZA)**

Yang disusun oleh Saudari **Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid NIM 1717201009** Jurusan/Program Studi **Ekonomi Syariah** Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Purwokerto, telah diujikan pada hari **Rabu** tanggal **07 Juli 2021** dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk memperoleh gelar **Sarjana Ekonomi (S.E.)** oleh Sidang Dewan Penguji Skripsi.

Ketua Sidang/Penguji

Dr. Atabik, M.Ag.
NIP. 19651205 199303 1 004

Sekretaris Sidang/Penguji

Sarfani, M.E.Sy.
NIP. 19850404 201801 2 001

Pembimbing/Penguji

Dewi Laila Hilyatin, S.E., M.S.I.
NIP. 19851112 200912 2 007

Purwokerto, 12 Juli 2021

Dekan/Pengarah/Pengesahkan

Dekan



Dr. H. Fandi Abdul Aziz, M.Ag.
NIP. 19730921 200212 1 004

NOTA DINAS PEMBIMBING

Kepada
Yth: Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
IAIN Purwokerto
di-
Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah melakukan bimbingan, telaah, arahan, dan koreksi terhadap penulisan skripsi Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid NIM 1717201009 yang berjudul:

Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Pada Komunitas Morfoza)

Saya berpendapat bahwa skripsi tersebut sudah dapat diajukan kepada Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, IAIN Purwokerto untuk diujikan dalam rangka memperoleh gelar Sarjana dalam Ilmu Ekonomi Syari'ah (S.E.).

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Purwokerto, 17 Juni 2021

Pembimbing,



Dewi Laela Hilvatin, S.E., M.S.I.

NIP. 19851112 200912 2 007

MOTTO

*“Don’t Compare Yourself To Others Because Everyone Has Their Own Way.
You Must Focus On Your Goals, Do Your Best, Pray, And Let Allah Do The Rest”*
(Berly)



**ANALISIS DAMPAK PERATURAN BARU OJEK *ONLINE*
TERHADAP KESEJAHTERAAN PENGEMUDI
(STUDI KASUS PADA KOMUNITAS MORFOZA)**

Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid

NIM. 1717201009

Email: berlyanindya16@gmail.com

Jurusan Ekonomi Syari'ah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto

ABSTRAK

Komunitas Morfoza merupakan komunitas Gojek yang berdomisili di Jalan Pemuda, Purwokerto Barat. Komunitas Gojek ini terbentuk karena beberapa pengemudi yang satu tempat pangkalan lalu memiliki keluhan dan frekuensi yang sama. Keluhan para pengemudi salah satunya yaitu karena adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019 yang mulai diberlakukan pada tanggal 1 Mei 2019. Peraturan baru ini memiliki dampak negatif maupun dampak positif terutama terhadap kesejahteraan para pengemudi yang tergabung dalam komunitas Morfoza.

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana dampak peraturan baru ojek *online* yakni KP 348 Tahun 2019 terhadap kesejahteraan pengemudi Gojek yang tergabung dalam komunitas Morfoza. Penelitian ini merupakan penelitian lapangan dengan jenis penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif, yang terdiri atas tiga alur kegiatan yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Teknik pemeriksaan data dalam penelitian ini menggunakan metode triangulasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dampak yang ditimbulkan dari adanya peraturan baru ojek *online* (KP 348 Tahun 2019) terhadap kesejahteraan pengemudi yang tergabung dalam komunitas Morfoza yaitu adanya penurunan jumlah orderan yang mereka terima sehingga pendapatan yang diterima para pengemudi menjadi berkurang. Namun, jika dilihat dari indikator yang lainnya mereka tetap dikatakan tergolong sebagai keluarga yang sejahtera. Dampak lainnya dari aturan tersebut yaitu, para pengemudi memiliki payung hukum yang dapat melindunginya serta pengemudi tidak lagi dibingungkan dengan perubahan tarif yang terus menerus dilakukan oleh pihak pengelola Gojek.

Kata Kunci: Ojek *Online*, KP 348 Tahun 2019, Komunitas Morfoza, Kesejahteraan

**ANALYSIS OF NEW *ONLINE* TAXIBIKE REGULATION EFFECT
ON DRIVER WELFARE
(A CASE STUDY ON THE MORFOZA COMMUNITY)**

**Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
NIM. 1717201009**

Email: berlyanindya16@gmail.com

Department of Islamic Economics, Faculty of Economics and Islamic Business
State Institute of Islamic Studies (IAIN) Purwokerto

ABSTRACT

The Morfoza community is a Gojek community domiciled at Pemuda Street, West Purwokerto. This Gojek community was created since several drivers in a base have the same complaints and frequency. Driver complaints include the new regulation of KP 348 of 2019 eligible since 1 May 2019. This new regulation has negative and positive effects, particularly for drivers joining the Morfoza community.

The study aimed to discover the effect of new *online* taxi bike regulation, i.e., KP 348 of 2019, on driver welfare joining the Morfoza community. It was a qualitative field study. Data collection was performed through observations, interviews, and documentation. The data analysis technique was qualitative descriptive analysis, consisting of three activity plots, i.e., data reduction, data presentation, and conclusion drawing. The data examining technique in the current study employed the triangulation method.

The study result demonstrates the effect of new *online* taxi bike regulation (KP 348 of 2019) on driver welfare joining the Morfoza community, i.e., reducing the order size that decreases drivers' income. However, observed from other indicators, they remained prosperous. Another effect of such a regulation is that drivers have legal protection; hence, protecting drivers from continuous tariff change applied by the Gojek management.

Keywords: *Online* Taxi Bike, KP 348 of 2019, Morfoza Community, Welfare

PEDOMAN TRANSLITERASI (ARAB LATIN)

Transliterasi kata-kata yang dipakai dalam penyusunan skripsi ini berpedoman pada Surat Keputusan Bersama antara Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI. Nomor: 158/1987 dan Nomor: 0543b/U/1987.

A. Konsonan tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan
ب	ba'	B	Be
ت	t'	T	Te
ث	Ša	Š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ĥ	Ĥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	kha'	Kh	ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	ze (dengan titik di atas)
ر	ra'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
ش	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ye
ص	Šad	Š	es (dengan titik di bawah)
ض	d'ad	d'	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	Ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Ža	Ž	zet (dengan titik di bawah)
ع	'ain	'	koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	fa'	F	Ef
ق	Qaf	Q	Qi

ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	,el
م	Mim	M	,em
ن	Nun	N	,en
و	Waw	W	W
هـ	ha'	H	Ha
ي	ya'	Y	Ye

B. Konsonan Rangkap karena Syaddah ditulis rangkap.

متعددة	Ditulis	muta'addidah
عدة	Ditulis	'iddah

C. Ta' Marbutah di akhir kata bila dimatikan ditulis h.

حكمة	Ditulis	Hikmah
جسية	Ditulis	Jizyah

(Ketentuan ini tidak diperlakukan pada kata-kata Arab yang sudah terserap ke dalam Bahasa Indonesia, seperti zakat, salat, dan sebagainya, kecuali bila dikehendaki lafal aslinya)

1. Bila diikuti dengan kata sandang "al" seperti bacaan kedua itu terpisah, maka ditulis dengan *h*.

كرامة الأوليا	Ditulis	Karamah al-auliya'
---------------	---------	--------------------

2. Bila ta' marbutah hidup atau dengan harakat, *fathah* atau *kasrah* atau *dammah* ditulis dengan

زكاة الفطر	Ditulis	Zakat al-fitr
------------	---------	---------------

D. Vokal pendek

---َ---	Fathah	Ditulis	A
---ِ---	Kasrah	Ditulis	I

---◌---	Dammah	Ditulis	U
---------	--------	---------	---

E. Vokal panjang

1.	Fathah + alif	Ditulis	A
	جاهلية	Ditulis	<i>Jahiliyah</i>
2.	Fathah + ya'	Ditulis	A
	تنسى	Ditulis	<i>Tansa</i>
3.	Kasrah + ya' mati	Ditulis	I
	كريم	Ditulis	<i>Karim</i>
4.	Dammah + wawu mati	Ditulis	U
	فروض	Ditulis	<i>Furud</i>

F. Vokal rangkap

1.	Fathah + ya' mati	Ditulis	Ai
	بينكم	Ditulis	<i>Bainakum</i>
2.	Fathah + wawu mati	Ditulis	Au
	قول	Ditulis	<i>Qaul</i>

G. Vokal pendek yang berurutan dalam satu kata dipisahkan dengan apostrof

أأنتم	Ditulis	<i>A'antum</i>
أأعدت	Ditulis	<i>U'iddat</i>
لأئن شكرتم	Ditulis	<i>La'in syakartum</i>

H. Kata sandang alif + lam

1. Bila diikuti huruf *Qomariyyah*

القرآن	Ditulis	<i>al-Qur'an</i>
--------	---------	------------------

القياس	Ditulis	<i>al-Qiyas</i>
--------	---------	-----------------

2. Bila diikuti huruf *Syamsiyyah* ditulis dengan menggunakan huruf syamsiyyah yang mengikutinya, serta menggunakan huruf *l* (el)-nya.

السماء	Ditulis	<i>As-Sama</i>
الشمس	Ditulis	<i>Asy-Syams</i>

I. Penulisan kata-kata dalam rangkaian kalimat

Ditulis menurut bunyi atau pengucapannya.

ذوى الفروض	Ditulis	<i>Zawi al-furud</i>
اهل السنه	Ditulis	<i>Ahl as-sunnah</i>

IAIN PURWOKERTO

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim

Alhamdulillah rabbil'alamin, Ungkapan rasa syukur senantiasa penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala nikmat yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi untuk memenuhi salah satu syarat dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E.) pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto.

Shalawat serta salam semoga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, kepada para sahabatnya, *tabi'in* dan seluruh umat Islam seluruh jagat raya yang senantiasa mengikuti semua ajarannya. Semoga kelak kita mendapatkan syafa'atnya di hari akhir. Aamiin.

Teristimewa ucapan terimakasih yang tiadatara untuk orang tua penulis yaitu Papah Abdul Wachid, Ibu Yani Widiyati dan Ayah Rudi yang tidak pernah lupa menyebut nama penulis dalam setiap do'anya, selalu memberikan yang terbaik untuk penulis baik materil maupun moril dan selalu mendukung serta selalu ada dalam keadaan apapun. Terimakasih juga penulis ucapkan kepada adik penulis Berliana Tri Happy yang terus menemani kemanapun kapanpun, serta terimakasih kepada Mas Bryan, Mba Resma, Mbah Munah dan Nini. Terimakasih atas segala motivasi, nasehat, perhatian, cinta, dan kasih sayang yang telah diberikan kepada penulis hingga saat ini.

Ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya penulis berikan kepada semua pihak yang menjadi bagian penting atas terselesaikannya penelitian ini. Yang telah mendukung baik secara langsung maupun tidak langsung, yang telah memberikan bantuan, bimbingan dan juga saran kepada penulis. Dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kekuatan, kemudahan dan petunjukNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

2. Dr. K.H. Moh. Roqib, M.Ag. Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto.
3. Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto.
4. Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I. Ketua Jurusan Ekonomi Syariah IAIN Purwokerto sekaligus selaku Dosen Pembimbing. Penulis ucapkan terimakasih karena telah meluangkan waktu, tenaga, motivasi, kesabaran dan pikirannya untuk memberikan bimbingan serta masukan dalam penyusunan skripsi ini. Semoga Allah senantiasa memberi kebahagiaan dan perlindungan terhadap ibu dan keluarga ibu. Aamiin.
5. Segenap Dosen dan Karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto.
6. Kepada pasangan sekaligus *my 911* yang selalu meluangkan waktunya untuk menemani, menyemangati, mendengar keluh kesah penulis 24/7, dan telah berjuang bersama yaitu Dede Prasetyo.
7. Kepada Bapak Wahyu selaku pengurus komunitas Morfoza yang dengan kerendahan hatinya menerima dan mendampingi saya selama melakukan penelitian pada komunitas Morfoza.
8. Seluruh pengemudi yang tergabung dalam komunitas Morfoza yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan data-data terkait penelitian.
9. Kepada teman-teman Bodo Amat (Dede, Nisa, Aemi, Erlina, Rima, Kiki, Vito, Farkhan, dan Fadel) yang telah kebersamai saya dalam suka maupun duka dunia perkuliahan dari semester 1 hingga sekarang. *See you when I see you, guys.*
10. Teman-Teman Jurusan Ekonomi Syariah Angkatan 2017 khususnya kelas Ekonomi Syariah A. Semoga Allah selalu memberikan perlindungan, kesehatan, dan segala yang diinginkan terwujud. Aamiin.
11. Rekan HMJ Ekonomi Syariah 2017/2018, HMJ Ekonomi Syariah 2018/2019, KSEI IAIN Purwokerto, KSPM FEBI UIN Saizu, dan rekan-rekan kepanitiaan.

12. Kepada semua orang yang selama 4 tahun ini ada di hidup penulis, baik yang masih menetap maupun yang telah pergi, baik yang meninggalkan rasa senang, sedih, luka, kecewa, ataupun bahagia. Terimakasih telah memberikan kenangan ataupun pelajaran sehingga membentuk diri penulis yang sekarang.
13. Dan semua pihak yang telah membantu dan mendo'akan penulis namun tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Hanya ucapan terimakasih dan untaian do'a yang bisa penulis berikan. Semoga segala andil atau partisipasi yang telah diberikan kepada penulis mendapatkan balasan dan imbalan dari Allah SWT. Penulis menyadari betul bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan. Namun, penulis berharap semoga skripsi ini memberikan manfaat baik untuk penulis dan pihak-pihak lain. Aamiin.

Purwokerto, 10 Juni 2021

Penulis,



Berly Anindya Sekar Melati S.W.

NIM. 1717201009

IAIN PURWOKERTO

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
NOTA DINAS PEMBIMBING	iii
MOTTO	iv
ABSTRAK	v
PEDOMAN TRANSLITERASI (ARAB LATIN)	vii
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Definisi Operasional.....	6
C. Rumusan Masalah	8
D. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	8
E. Kajian Pustaka.....	9
F. Sistematika Pembahasan	12
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Peraturan Ojek <i>Online</i>	14
B. Dampak KP 348 Tahun 2019	20
1. Pengertian Dampak	20
2. Dampak dari KP 348 Tahun 2019	21
C. Kesejahteraan Masyarakat	22
1. Pengertian Kesejahteraan Masyarakat.....	22
2. Faktor-Faktor Kesejahteraan Masyarakat.....	23
3. Indikator Kesejahteraan.....	24
D. Landasan Teologis	28
1. Pemerintah sebagai Penerbit Kebijakan	28

2. Kesejahteraan Menurut Al-Qur'an	31
3. Indikator Kesejahteraan Menurut Islam	33

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	39
B. Tempat dan Waktu Penelitian	40
C. Subyek dan Obyek Penelitian	40
D. Sumber Data	42
E. Teknik Pengumpulan Data	43
F. Uji Keabsahan Data	44
G. Teknik Analisis Data	45

BAB IV PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum	47
1. Gojek	47
2. Komunitas Morfoza	55
B. Peraturan Ojek <i>Online</i>	59
C. Dampak KP 348 Tahun 2019	68
D. Indikator Kesejahteraan	73
1. Indikator pendapatan per tahun	73
2. Indikator pengeluaran per tahun	75
3. Indikator untuk tempat tinggal dan fasilitas tempat tinggal	76
4. Indikator kesehatan dan kemudahan mendapatkan layanan kesehatan ..	77
5. Indikator kemudahan dalam memasukkan anak ke jenjang pendidikan	79
6. Indikator kemudahan dalam mendapatkan transportasi	80
E. Rekapitulasi Indikator Kesejahteraan Komunitas Morfoza	82

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	87
B. Saran	87

DAFTAR PUSTAKA	89
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

- Tabel 1.1 Perbedaan Peraturan Lama dan Peraturan Baru Ojek *Online*.
- Tabel 1.2 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu dan Penelitian yang Akan Dilakukan.
- Tabel 2.1 Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi.
- Tabel 2.2 Indikator Kesejahteraan berdasarkan Badan Pusat Statistik 2005
- Tabel 4.1 Daftar Wilayah Operasioan Gojek di Indonesia
- Tabel 4.2 Daftar Nama Anggota Komunitas Morfoza
- Tabel 4.3 Perubahan Tarif Gojek Oleh Pengelola
- Tabel 4.4 Rekapitulasi Tanggapan Informan Berdasarkan Indikator Kesejahteraan Keluarga Badan Pusat Statistik
- Tabel 4.5 Jumlah Informan Dari Setiap Indikator Kesejahteraan Keluarga
- Tabel 4.6 Indikator keluarga sejahtera berdasarkan Badan Pusat Statistik 2005

IAIN PURWOKERTO

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 4.1 Logo Gojek
Gambar 4.2 Logo Komunitas Morfoza
Gambar 4.3 Struktur Komunitas Morfoza



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 Dokumentasi Penelitian
- Lampiran 3 Surat-surat
 - Lampiran 3.1 Surat Permohonan Izin Observasi Pendahuluan Kepada Ketua Morfoza
 - Lampiran 3.2 Surat Usulan Menjadi Pembimbing Skripsi
 - Lampiran 3.3 Surat Pernyataan Kesiediaan Menjadi Pembimbing Skripsi
 - Lampiran 3.4 Surat Permohonan Persetujuan Judul Skripsi
 - Lampiran 3.5 Surat Bimbingan Skripsi
 - Lampiran 3.6 Surat Keterangan Mengikuti Seminar Proposal Skripsi
 - Lampiran 3.7 Surat Keterangan Lulus Seminar
- Lampiran 4 Blangko/Kartu Bimbingan
- Lampiran 5 Sertifikat-Sertifikat
 - Lampiran 5.1 Sertifikat PBAK I
 - Lampiran 5.2 Sertifikat PBAK F
 - Lampiran 5.3 Sertifikat BTA-PPI
 - Lampiran 5.4 Sertifikat Bahasa Inggris
 - Lampiran 5.5 Sertifikat Bahasa Arab
 - Lampiran 5.6 Sertifikat Aplikom
 - Lampiran 5.7 Sertifikat PBM
 - Lampiran 5.8 Sertifikat KKN
 - Lampiran 5.9 Sertifikat PPL
- Lampiran 6 Daftar Riwayat Hidup

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu Negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Di mana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun Negara. Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakan oleh manusia atau mesin (Ismiyanti, 2011, hlm. 123). Kegiatan transportasi memiliki peranan dalam pembangunan perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa dan tenaga kerja. Dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya (Fatimah, 2019, hlm. 2).

Dengan adanya transportasi kehidupan atau kegiatan sehari-hari akan lebih mudah dan adanya jasa transportasi memiliki hubungan positif dengan kegiatan ekonomi. Jasa transportasi memiliki peranan penting bukan hanya melancarkan mobilitas barang atau manusia tetapi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya manusia dalam bidang ketenagakerjaan, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan meningkat, serta kesenjangan antar daerah dapat ditekan sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan kesejahteraan serta pertumbuhan pembangunan sangat positif dan fungsi transportasi ini dikatakan sebagai sektor pemberi jasa (Adisasmita, 2010, hlm. 3) .

Di era globalisasi ini teknologi merupakan kebutuhan yang sangat penting karena dunia semakin cepat berubah kearah modernisasi berbagai

aspek oleh karena itu, setiap negara harus mampu bersaing dengan pemanfaatan teknologi serta mengaplikasikannya ke dalam aktivitas. Berkembangnya teknologi memudahkan kegiatan manusia dalam keseharian, kini telepon genggam bukan lagi menjadi barang mewah karena sudah menjadi kebutuhan manusia untuk berkomunikasi yang menandakan bahwa manusia adalah makhluk sosial (Djarmiko, 2016, hlm. 6).

Berkembangnya teknologi khususnya pada pemanfaatan media internet sebagai sarana interaksi sosial telah mengantarkan banyak kemudahan komunikasi maupun informasi dalam segala bidang. Terutama pada dunia bisnis yang saat ini menghadapi persaingan global yang ketat. Saat ini internet menjadi unggulan bagi para pebisnis dalam usaha memenangkan persaingan bisnis. Hal ini didasari oleh meningkatnya pengguna internet di dunia yang mana memudahkan para pebisnis untuk memasarkan dan mengembangkan lahan bisnisnya (Saragih & Ramdhany, 2012).

Di Indonesia sedang marak munculnya jasa transportasi *online* atau transportasi berbasis aplikasi. Jasa transportasi ialah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, dan mengalihkan perpindahan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lainnya guna lebih bermanfaat untuk tujuan tertentu (Miro, 2005, hlm. 4). Jika dikaitkan dengan pengertian *online*, maka jasa transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam segala kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran, dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi *online* yaitu pemanfaatan aplikasi sebagai media pemesanan bagi konsumen untuk memudahkan dalam hal pemenuhan kebutuhan transportasi. Selain memudahkan, transportasi *online* memiliki nilai positif lainnya seperti, pemesanan yang praktis, biaya transportasi yang lebih hemat, efisiensi waktu perjalanan, keamanan yang terjaga, dan bebas parkir.

Di Indonesia sendiri kini terdapat layanan ojek *online* yang bernama Gojek, calon penumpang memesan ojek dari aplikasi Gojek yang terdapat pada *smartphone* lalu ojek akan datang menjemput. Gojek adalah sebuah layanan transportasi yang bertujuan untuk membantu memudahkan kehidupan

banyak orang melalui teknologi. Dalam pendiriannya Gojek memiliki 3 pilar, yaitu: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Ini artinya dengan berdirinya Gojek diharapkan Gojek dapat melayani dengan cepat, terus berkembang, terus berkarya untuk memperbaiki layanan yang memudahkan konsumen dan menciptakan dampak sosial yang positif kepada seluruh pengguna maupun mitra Gojek. Gojek memulai perjalannya pada tahun 2010 dengan layanan pertama yaitu pemesanan ojek melalui *call-center*.

Pada tahun 2015, Gojek berkembang pesat setelah meluncurkan sebuah aplikasi dengan tiga layanan, yaitu: *GoRide*, *GoSend*, dan *GoMart*. Sejak saat itu, Gojek semakin cepat dan terus beranjak. Berawal dari layanan transportasi, kini aplikasi Gojek memiliki lebih dari 20 layanan yang menjadi solusi kegiatan sehari-hari dan menjadi salah satu platform teknologi terbesar yang melayani jutaan pengguna di Asia Tenggara dengan mengembangkan tiga Super-app: untuk *customer*, mitra driver, dan juga mitra *merchant* (Gojek, t.t.).

Riset oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia tahun 2018 yang melibatkan 6.732 responden di 9 kota di Indonesia bahwa Gojek menyumbang sekitar Rp. 444,2 triliun bagi perekonomian di Indonesia pada akhir 2018. Presidium Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) Indonesia Igun Wicaksono menuturkan jumlah pengemudi disembunyikan oleh aplikator. Presidium Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) Indonesia memproyeksikan jumlah pengemudi ojek *online* sekitar 2,5 juta orang. Lalu telah dikonfirmasi oleh salah satu perwakilan Gojek Indonesia, ia hanya menyebut jumlah mitranya yang aktif berkisar 2,5 juta mitra baik ojek *online* maupun taksi *online*. Namun sesuai kebijakan perusahaan jumlah pastinya tidak dapat disebutkan (Rinaldi Mohammad Azka, t.t.).

Dengan banyaknya orang yang bergabung menjadi mitra Gojek ini artinya Gojek mampu memberikan dampak ekonomi Indonesia dan dapat meningkatkan kesejahteraan bagi orang-orang yang sebelumnya tidak memiliki pekerjaan dan pembangunan ekonomi dikatakan berhasil jika tingkat kesejahteraan masyarakat semakin baik.

Kesejahteraan masyarakat yaitu suatu keadaan terpenuhinya kebutuhan dasar yang terlihat dari rumah yang layak, tercukupinya kebutuhan akan sandang (pakaian) dan pangan (makanan), pendidikan, dan kesehatan atau keadaan dimana seseorang mampu memaksimalkan utilitasnya pada tingkat batas anggaran tertentu dan kondisi dimana tercukupinya kebutuhan jasmani dan rohani (Todaro, P. Micheal & Stephen. C. Smith, 2011). Sedangkan kesejahteraan menurut Islam meliputi kesejahteraan dari sisi materi dan juga non materi. Islam mengajarkan bahwasanya harta bukanlah satu-satunya indikator kesejahteraan karena pada dasarnya harta hanyalah alat yang digunakan untuk tujuan beribadah kepada Allah SWT.

Lalu bisnis transportasi *online* mulai marak, pemerintah merasa resah karena tidak adanya payung hukum yang jelas. Lahirlah Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang diteken Menteri Perhubungan Ignasius Jonan pada tanggal 09 November 2015. Melalui surat tersebut, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan melarang beroperasinya ojek maupun taksi berbasis aplikasi *online*. Hal itu bersandar pada tidak tercantumnya ojek sebagai jenis transportasi umum yang diatur dalam undang-undang. Aturan itu mengacu pada Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang. Niat Menteri Perhubungan Ignasius Jonan menegakkan aturan mendapat protes dari masyarakat. Setelah media sosial bergejolak, Menteri Perhubungan memutuskan untuk mencabut Surat Pemberitahuan tersebut. Apalagi Presiden Joko Widodo turun tangan dan menyatakan agar transportasi *online* tidak dilarang (Reza Yunanto, t.t.).

Pada tanggal 1 Mei 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan

Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi akan efektif diberlakukan (Biro Komunikasi Dan Informasi Publik, 2019).

Sebelum adanya tarif minimum, tarif Gojek yakni ditetapkan oleh pengelola berkisar antara Rp. 1.600 per-kilometer naik menjadi Rp. 2.200 – 3.300 per-kilometer, dan pesaingnya yakni Grab yang sebelumnya Rp. 1.600 per-kilometer naik menjadi Rp. 2.300 per-kilometer. Sebelum disahkannya Tarif minimum ojek *online* pemerintah melakukan uji coba selama 3 bulan untuk penyesuaian tarifnya di yakni dimulai tanggal 01 Mei 2019 dan pada tanggal 02 September Pemerintah yakni Menteri Perhubungan memastikan tarif baru ojek *online* berlaku untuk seluruh Indonesia. Yang mana penyusunan tarif ojek *online* ditetapkan oleh kemenhub dan biaya tidak langsung yang ditetapkan aplikator dengan besaran maksimal 20% dari biaya langsung (CNBC Indonesia, t.t.).

Tabel 1.1

Perbedaan Peraturan Lama dan Peraturan Baru Ojek *Online*.

No.	Indikator	Peraturan Lama	Peraturan Baru
1.	Payung hukum	Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.	Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor
2.	Tarif	Diatur oleh pihak pengelola (Gojek)	Kemenhub menyusun tarif langsung berdasarkan zonasi : 1. Zona I (Sumatra, Jawa, Bali kecuali Jabodetabek): Rp. 1.850 – 2.300 per KM dengan biaya minimal Rp 7.000 – 10.000 2. Zona II (Jabodetabek): Rp. 2.000 – 2.500 per KM dengan biaya minimal Rp. 8.000 – 10.000 3. Zona III (Kalimantan, Sulawesi, NTT, Maluku, dan lainnya): Rp. 2.100 – 2.600 dengan biaya

			minimal Rp. 7.000 – 10.000.
--	--	--	--------------------------------

Dengan adanya peraturan baru yaitu KP 348 Tahun 2019 menurut Pak Muflihun seorang pengemudi Gojek sekaligus ketua Morfoza menuturkan bahwa peraturan tersebut berdampak negatif terhadap pendapatan para pengemudi ojek *online*. Pendapatannya berkurang semenjak peraturan itu diterbitkan karena dengan kenaikan harga otomatis pengguna ojek *online* khususnya Gojek menjadi berkurang, sehingga jumlah order yang ada di Purwokerto tidak sebanding dengan jumlah pengemudi yang bekerja setiap harinya. Penurunan pendapatan yang ia rasakan berkisar 40% hingga 50%, itu merupakan penurunan yang tinggi dan sangat berdampak dalam pemenuhan kebutuannya. Ia menuturkan bahwa secara spesifik dengan adanya peraturan baru tersebut para pengemudi ojek *online* belum mendapatkan kesejahteraan. (Muflihun, Wawancara, 11 November 2020).

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis tertarik ingin melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Pada Komunitas Morfoza)**”.

B. Definisi Operasional

1. Peraturan Baru Ojek *Online*

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor.

2. Kesejahteraan Pengemudi

Kesejahteraan yaitu keadaan atau kondisi kehidupan manusia yang tercipta ketika berbagai permasalahan sosial dapat dikelola dengan baik, ketika kebutuhan manusia dapat terpenuhi dan ketika kesempatan sosial dapat dimaksimalkan (Isbandi, 2013:23). Sedangkan menurut (UU No. 22

Tahun 2009, t.t.) pasal 1 pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang memiliki surat izin mengemudi. Jadi, kesejahteraan pengemudi merupakan kondisi pengemudi yang tercipta ketika berbagai permasalahan sosial dapat dikelola dengan baik, ketika kebutuhan jasmani atau rohani dapat terpenuhi dan ketika kesempatan sosial dapat dimaksimalkan oleh si pengemudi.

Kesejahteraan hidup seseorang pada realitasnya memiliki banyak indikator yang dapat diukur. Pengukuran tingkat kesejahteraan seseorang juga sering mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Menurut beberapa ahli dalam buku (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Ekonomi Islam (P3EI) UIN Jogja, 2009), indikator kesejahteraan Islami adalah terpenuhinya kebutuhan fisik dari rizki yang halal, hidup sehat secara jasmani dan rohani, keberkahan rezeki yang diterima, keluarga yang sakinah mawaddah wa rahmah, rasa cinta kasih sesama, ridha dan qana'ah dengan apa yang diberikan Allah kepadanya serta merasa bahagia. Indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat yaitu, pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal serta fasilitas yang dimiliki, kesehatan anggota keluarga, dan tingkat pendidikan anggota keluarga (BPS, 2014).

3. Komunitas Morfoza

Menurut Hendro Puspito, pengertian komunitas adalah suatu kelompok sosial atau kumpulan nyata, teratur, dan tetap dari individu-individu yang melaksanakan peran-perannya secara berkaitan guna mencapai tujuan bersama (Maxmanroe). Terdapat beberapa komunitas Gojek yang berada di Purwokerto salah satunya yaitu komunitas yang bernama Morfoza.

Komunitas Morfoza merupakan komunitas pengemudi *online* yang berdomisili di Jalan Pemuda, Purwokerto Barat, kini berganti nama. Komunitas ini berdiri pada pertengahan tahun 2018 dengan nama Hanacaraka. Namun dalam kegiatannya Hanacaraka berafiliasi dengan LSM setempat sehingga semua kegiatannya terikat. Setelah berjalan

kurang lebih setahun, pada tanggal 27 Juli 2019 komunitas ini tidak lagi berafiliasi dengan LSM manapun dan berganti nama menjadi komunitas Morfoza.

Terbentuknya komunitas ojek *online* ini pada awalnya karena beberapa pengemudi yang satu tempat pangkalan lalu memiliki keluhan kesah dan frekuensi yang sama. Dari beberapa individu itu, kini komunitas Morfoza memiliki anggota sebanyak 60 orang. Komunitas yang diketuai oleh Bapak Muflihun ini memiliki kegiatan antara lain kopdar. Kegiatan kopdar ini dilakukan rutin dalam kurun waktu 3 bulan sekali, kegiatan ini dimaksudkan untuk membangun komunikasi dan mempererat hubungan kekeluargaan para anggota. Selain tempat berkumpul dan berbagi cerita, komunitas Morfoza juga melakukan kegiatan sosial seperti pengawalan ambulance dan pembagian sembako atau makanan kepada tukang becak di daerah pasar manis dan stasiun (Wahyu, Wawancara, 06 Agustus 2020).

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas agar penelitian ini lebih fokus maka rumusan masalah yang akan saya selesaikan dan jawab dalam penelitian ini adalah “Bagaimana Dampak dari Peraturan Baru Ojek *Online* terhadap Kesejahteraan Pengemudi pada Komunitas Morfoza?”

D. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana dampak dari peraturan baru ojek *online* terhadap kesejahteraan pengemudi pada Komunitas Morfoza.

2. Manfaat penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini baik secara teoritis maupun secara praktis adalah sebagai berikut :

a. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah atau referensi baru tentang dampak peraturan baru ojek *online* terhadap kesejahteraan pada Komunitas Morfoza.

b. Secara Praktis

1) Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan atau masukan bagi pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dalam pembuatan peraturan perundang-undangan tentang tarif ojek *online*.

2) Bagi PT. Gojek Indonesia

Sebagai bahan masukan untuk melakukan perubahan tarif yang sesuai dengan keadaan masyarakat.

3) Bagi Masyarakat

Sebagai bahan informasi kepada masyarakat atau pengguna ojek *online* di Indonesia.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka adalah kegiatan mendalami, mencermati, menelaah, dan mengidentifikasi pengetahuan atau hal-hal yang telah ada untuk mengetahui apa yang ada dan apa yang belum ada. Setelah menelaah beberapa penelitian, peneliti menemukanada sejumlah karya tulis ilmiah yang relevan dengan penelitiann ini, diantaranya adalah sebagai berikut.

Skripsi Cyntia Ruspita Dewi yang berjudul “Analisis Kesejahteraan Pengemudi Ojek *online* Grab di Kabupaten Tulungagung dalam Perspektif Ekonomi Islam” berisi analisis kesejahteraan pengemudi ojek *online* grab di kabupaten Tulungagung dalam perspektif ekonomi Islam. Penelitiannya menunjukkan para pengemudi ojek *online* Grab di Tulungagung telah masuk dalam kategori kesejahteraan yang masalah serta mengalami peningkatan kesejahteraan setelah bekerja menjadi pengemudi ojek *online* (Cyntia Ruspita Dewi, 2020).

Skripsi yang ditulis oleh Anita Rahmawati dengan judul “Analisis Kesejahteraan Keluarga Pengemudi Ojek Pangkalan Kota Tangerang Selatan di Era Ojek *online*” berisi tentang kesejahteraan keluarga pengemudi ojek *online* di tengah maraknya ojek *online* yang bermunculan. Kemudian menjelaskan indikator apa yang mempengaruhi kesejahteraan keluarga (Anita Rahmawati, 2019)

Skripsi Adi Santoso yang berjudul “Analisa Perubahan Tarif Minimum dan Persaingan Promosi Jasa Transportasi *online* pada Keputusan Pembelian Konsumen” memiliki kesimpulan bahwa tarif minimum yang diberikan pemerintah tidak membuat para konsumen merasa terganggu karena konsumen yang tidak memahami tentang tarif minimumnya. Dan konsumen berharap adanya promosi yang diberikan oleh kedua belah pihak agar terus memberikan layanan promosinya untuk memotivasi konsumen guna menggunakan layanan jasanya (Adi Santoso, 2019)

Jurnal Anggalih Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq yang berjudul “Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital” berisi tentang sistem aplikasi yang menggerakkan kinerja mitra pengemudi untuk memahami relasi kerja digital yang muncul sehingga pemenuhan kesejahteraan bagi mitra pengemudi (Anggalih Muh. Kamim & M. Rusmul Khandiq, 2019)

Skripsi M. Nur Romadhon yang berjudul “Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Sosial. (Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta)” berisi bahwa menjadi seorang driver Gojek akan membawa dampak positif dan negatif. Dampak positif yang dirasakan yaitu peningkatan perekonomian sedangkan yang negatif karena menjamurnya pengemudi sehingga orderan menjadi sedikit (M. Nur Romadhon, 2018).

Tabel 1.2
Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu dan Penelitian yang Akan Dilakukan.

Nama dan Tahun	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
Cyntia Ruspita Dewi (2020)	Analisis Kesejahteraan Pengemudi Ojek <i>online</i> Grab di Kabupaten Tulungagung dalam Perspektif Ekonomi Islam.	Sama-sama membahas tentang kesejahteraan pengemudi dan sama-sama menggunakan metode penelitian kualitatif.	Lokasi, waktu, objek penelitian dan fokus penelitian.	Para pengemudi ojek <i>online</i> Grab di Tulungagung telah masuk dalam kategori kesejahteraan yang masalah serta mengalami peningkatan kesejahteraan setelah bekerja menjadi pengemudi ojek <i>online</i> .
Anita Rahmawati (2019)	Analisis Kesejahteraan Keluarga Pengemudi Ojek Pangkalan Kota Tangerang Selatan di Era Ojek <i>online</i> .	Sama-sama membahas tentang kesejahteraan.	Lokasi, waktu, dan objek penelitian.	Terdapat hubungan antara pendapatan pengemudi ojek pangkalan dengan kesejahteraan keluarga pengemudi ojek pengkolan.
Adi Santoso (2019)	Analisa Perubahan Tarif Minimum dan Persaingan Promosi Jasa Transportasi <i>online</i> pada Keputusan Pembelian	Sama-sama membahas tentang Peraturan (Tarif Minimum).	Lokasi, waktu, dan fokus penelitian.	Dengan adanya tarif minimum yang diberikan oleh pemerintah persaingan harga dapat berkurang.

	Konsumen.			
Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M.Rusmul Khandiq (2019)	Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital.	Sama-sama membahas tentang kesejahteraan dan ojek <i>online</i> .	Lokasi, waktu, dan fokus penelitian.	Kesejahteraan para pengemudi terpaku oleh sistem usaha Gojek karena mitra pengemudi tidak memiliki akses informasi yang sama dengan pihak perusahaan aplikasi.
M.Nur Romadhon (2018)	Dampak Ojek <i>online</i> Terhadap Kesejahteraan Sosial. (Studi Kasus Pada Komunitas Independent GOJEK di Yogyakarta).	Sama-sama membahas tentang kesejahteraan dan ojek <i>online</i> .	Lokasi, waktu, dan fokus penelitian.	Dengan menjadi driver Gojek dapat meningkatkan kesejahteraan sosial pada komunitas Independen Gojek di Yogyakarta.

F. Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan merupakan suatu susunan atau urutan dari penulisan skripsi untuk memudahkan dalam memahami isi skripsi ini, maka dalam sistematika penjelasan, peneliti membagi menjadi 5 bab yaitu,

BAB I Pendahuluan. Memberikan gambaran secara menyeluruh tentang penelitian yang dilakukan. Dari bab pertama ini diketahui beberapa hal, yaitu mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat yang dari penelitian, kajian pustaka dan sistematika pembahasan.

BAB II Landasan Teori. Berisikan teori-teori yang terkait dengan tema penelitian dalam hal ini berkaitan dengan teori mengenai peraturan baru ojek *online*, kesejahteraan beserta indikatornya, dan landasan teologis.

BAB III Metode Penelitian. Menjelaskan mengenai pemaparan metode yang digunakan peneliti untuk mencari sumber data, yang terdiri dari jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, subjek dan objek penelitian, sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, serta teknik keabsahan data yang digunakan, dan teknik analisis data.

BAB IV Pembahasan dan hasil penelitian. Akan dipaparkan pembahasan terkait dari gambaran umum lokasi penelitian, serta analisis dari peraturan baru ojek *online* terhadap kesejahteraan pengemudi pada komunitas Morfoza.

BAB V Penutup. Dalam bagian ini berisi kesimpulan pembahasan, saran-saran. Pada bagian akhir penelitian, peneliti mencantumkan data pustaka meliputi referensi dalam penyusunan skripsi ini, beserta lampiran-lampiran yang mendukung, serta daftar riwayat hidup penulis.



IAIN PURWOKERTO

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Peraturan Ojek *Online*

Ojek *online* telah menjadi angkutan umum favorit bagi sebagian masyarakat. Namun, ojek *online* sendiri belum secara eksplisit diatur dalam peraturan perundang-undangan. Ojek *online* belum masuk dalam salah satu jenis moda angkutan umum yang diakui keberadaannya dalam klausul Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang. Maka dari itu organisasi angkutan darat (Organda) melakukan tuntutan kepada pemerintah dengan mengatakan angkutan umum berbasis *online* ini tidak layak karena mereka merasa angkutan umum berbasis *online* ini mengancam keberadaan mereka. (Abdillah, 2019, hlm 1).

Perselisihan ini membuat pemerintah turun tangan dengan mengeluarkan peraturan untuk mencari jalan tengah terhadap dua angkutan umum yang saling berselisih tersebut khususnya dalam hal pengaturan tarif karena masalah utamanya ada pada tarif angkutan umum berbasis *online* yang jauh lebih murah karena terus menerus memberikan promo kepada para pelanggannya sehingga angkutan umum berbasis *online* ini lebih banyak diminati oleh masyarakat.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyatakan ingin angkutan *online* (angkutan sewa khusus) setara dengan angkutan yang sudah ada. Menhub menjelaskan sebagai regulator, Kemenhub ingin semua pihak baik angkutan *online* maupun angkutan yang sudah ada dapat bekerja sama dan saling menghargai untuk melayani masyarakat bertransportasi. Lalu

diberlakukanlah Peraturan Menteri No 26 Tahun 2017 yang jatuh pada 1 Juli 2017 dengan poin-poin penting dari pemberlakuan PM 26 Tahun 2017, yakni terkait kuota, tarif batas atas dan batas bawah, serta kepemilikan kendaraan. Namun aturan ini juga masih akan terus dikaji dan ada dalam masa transisi (Jitunew.com, t.t.).

Terkait kuota, Kemenhub meminta Gubernur atau Kepala Badan yang berwenang berkonsultasi terlebih dahulu dengan Ditjen Perhubungan Darat untuk mendapatkan rekomendasi. Sedangkan terkait tarif batas atas dan batas bawah, Kemenhub membaginya menjadi 2 wilayah. Wilayah I untuk Sumatera, Jawa dan Bali dengan tarif batas bawah sebesar Rp 3.500,- per km dan batas atas sebesar Rp 6.000,- per km. Sedangkan wilayah II untuk Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua dengan tarif batas bawah sebesar Rp 3.700,- per km dan batas atas sebesar Rp 6.500,- per km (Jitunew.com, t.t.).

Sementara itu terkait kepemilikan kendaraan atau Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) atas nama badan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 66 ayat (3), Kemenhub menetapkan untuk Badan Hukum berbentuk Koperasi, dimana bagi anggota Koperasi yang memiliki STNK atas nama perorangan masih dapat menggunakan kendaraannya untuk melakukan kegiatan usaha Angkutan Sewa Khusus (ASK) sampai dengan berakhirnya masa berlaku STNK (melakukan balik nama), dengan melampirkan Perjanjian Kerjasama (PKS) antara anggota Koperasi dengan pengurus Koperasi (Jitunew.com, t.t.).

Dengan adanya peraturan tersebut Angkutan Umum berbasis *online* juga merasa dirugikan, maka dari itu dengan adanya Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 tentang Permohonan Hak Uji Materiil Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, Kementerian Perhubungan akhirnya mencabut Permenhub No. 26 Tahun 2017 (Agus, Mimbar Hukum, 1, Februari 2019: 46).

Dicabutnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tersebut mengakibatkan tidak lagi berlakunya tarif batas atas maupun batas bawah pada persahaan angkutan umum berbasis *online* tersebut, sehingga perusahaan masih bebas dalam menerapkan promo. Seiring dengan berjalannya waktu, Grab mengakuisisi Uber yang mengakibatkan driver dari Uber menjadi driver Grab yang artinya driver Grab semakin banyak untuk menyaingi Gojek yang mana telah lebih dahulu menguasai daerah di Indonesia. Dominasi Gojek dan Grab terlihat sangat jelas di dalam pasar persaingan usaha angkutan umum berbasis *online* karena hanya tersisa mereka berdua yang mampu bertahan dan menguasai hampir seluruh tempat di Indonesia terutama kota-kota besar, bahkan perang harga juga terus menerus mereka lakukan. Hal tersebut dikhawatirkan akan menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat diantara keduanya.

Hingga pada tanggal 01 mei 2019 peraturan baru ojek *online* telah diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yaitu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam peraturan tersebut ada beberapa hal yang diatur untuk pengemudi, maupun perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi layaknya Gojek dan Grab. Lalu Menteri Perhubungan mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 tahun 2019 tentang pedoman perhitungan biaya jasa pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi sebagaimana yang tertuang pada Pasal 11 ayat (5) Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019).

Adapun Perhitungan Biaya Jasa Menurut Kepmenhub Nomor 348 Tahun 2019 adalah sebagai berikut :

Mengenai perhitungan biaya jasa transportasi yang menggunakan aplikasi, Menteri Perhubungan mengeluarkan keputusan untuk mentertibkan jalannya perhubungan antara pemilik jasa dengan pengguna jasa. Keputusan

tersebut adalah sebagai berikut (Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi) :

- Pertama : Menetapkan pedoman perhitungan biaya jasa sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi, sebagaimana tercantum dalam lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dalam Keputusan Menteri ini.
- Kedua : Biaya jasa sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan Aplikasi terdiri dari:
- a. Biaya jasa batas bawah;
 - b. Biaya jasa batas atas; dan
 - c. Biaya jasa minimal.
- Ketiga : Biaya jasa batas bawah, biaya jasa batas atas, dan biaya jasa minimal sebagaimana dimaksud dalam Diktum Kedua merupakan biaya jasa yang sudah mendapat potongan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi.
- Keempat : Biaya jasa minimal sebagaimana dimaksud pada Diktum Kedua merupakan biaya jasa minimal yang harus dibayarkan oleh penumpang untuk jarak tempuh paling jauh 4 (empat) kilometer.
- Kelima : Besaran biaya jasa batas bawah, biaya jasa batas atas, dan biaya jasa minimal ditetapkan berdasarkan sistem zonasi sebagai berikut:
1. Zona I meliputi wilayah:
 - a. Sumatera dan sekitarnya;
 - b. Jawa dan sekitarnya selain Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
 - c. Bali;

2. Zona II meliputi wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
3. Zona III meliputi wilayah:
 - a. Kalimantan dan sekitarnya;
 - b. Sulawesi dan sekitarnya;
 - c. Kepulauan Nusa Tenggara dan Sekitarnya;
 - d. Kepulauan Maluku dan sekitarnya; dan
 - e. Papua dan sekitarnya.

- Keenam : Besaran jasa sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Diktum Kedua tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dalam Keputusan Menteri ini.
- Ketujuh : Perusahaan aplikasi menerapkan besaran biaya jasa batas bawah, biaya jasa batas atas dan biaya jasa minimal berdasarkan sistem zonasi sebagaimana yang diatur dalam Diktum Keenam Keputusan Menteri ini.
- Kedelapan : Perusahaan aplikasi menerapkan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi paling tinggi 20 (dua puluh) persen.
- Kesembilan : Untuk menjamin kelangsungan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi, besaran biaya jasa dapat dievaluasi paling lama setiap 3 (tiga) bulan.
- Kesepuluh : Menteri, gubernur atau bupati/wali kota melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan Menteri ini.
- Kesebelas : Keputusan Menteri ini mulai berlaku efektif pada tanggal 1 Mei 2019.

Selanjutnya, mengenai pedoman perhitungan biaya jasanya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1
Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang
Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan
Aplikasi

NO	KOMPONEN BIAYA	
A. BIAYA LANGSUNG		
	1	Penyusutan Kendaraan
	2	Bunga Modal Kendaraan
	3	Biaya Pengemudi
	a	Penghasilan Pengemudi
	b	Jaket Pengemudi
	c	Helm Pengemudi dan Penumpang
	d	Sepatu Pengemudi
	4	Asuransi
	a	Asuransi Kendaraan
	b	Asuransi Pengemudi
	c	Asuransi Penumpang
	5	Pajak Kendaraan Bermotor
	6	Bahan Bakar Minyak (BBM)
	7	Ban
	8	Pemeliharaan dan Perbaikan
	a	Biaya Accu
	b	Biaya Service Kecil
	c	Biaya Service Besar
	d	Biaya Pemeliharaan Body
	e	Biaya Penggantian Suku Cadang
	f	Biaya Cuci Kendaraan
	g	Biaya Overhaul Mesin
	9	Biaya Penyusutan Telepon Seluler
	10	Biaya Pulsa atau Kuota Internet
SUB TOTAL A		
	11	Profit Mitra (Sub Total A x Prosentase Keuntungan Mitra)
SUB TOTAL B		
NO	KOMPONEN BIAYA	
B. BIAYA TIDAK LANGSUNG		
	1	Biaya Sewa Penggunaan Aplikasi
TOTAL BIAYA JASA (Rp/Km)		

Selanjutnya, dalam Keputusan Menteri Nomor 348 Tahun 2019 tersebut juga disebutkan mengenai besaran biaya jasa berdasarkan sistem zonasi sebagai berikut :

1. Besaran Biaya Jasa Zona I :
 - a. Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 1.850/km;
 - b. Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.300/km; dan
 - c. Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 7.000 s.d. Rp. 10.000,-
2. Besaran Biaya Jasa Zona II :
 - a. Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.000/km;
 - b. Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.500/km; dan
 - c. Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 8.000 s.d. Rp. 10.000,-
3. Besaran Biaya Jasa Zona III :
 - a. Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.100/km;
 - b. Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.600/km; dan
 - c. Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 7.000 s.d. Rp. 10.000.

B. Dampak KP 348 Tahun 2019

1. Pengertian Dampak

Pengertian dampak menurut KBBI adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah 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. (KBBI *online*, 2010). Dampak dapat bersifat biofisik dan atau dapat juga bersifat sosial ekonomi dan budaya. Untuk mengetahui bahwa suatu dampak atau perubahan telah terjadi, kita harus mempunyai bahan perbandingan

sebagai acuan. Salah satunya adalah keadaan sebelum terjadi perubahan (Irawan, 2013).

Dalam setiap tindakan atau keputusan yang diambil oleh manusia biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif yang akan ditimbulkan. Berdasarkan penjabaran di atas maka dampak terbagi ke dalam dua pengertian yaitu :

a. Dampak positif

Positif adalah pasti atau tegas dan nyata dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik. Positif adalah keadaan jiwa seseorang yang dipertahankan melalui usaha-usaha yang sadar bila sesuatu terjadi pada dirinya supaya tidak beralih fokus mental seseorang kepada hal yang negatif. Bagi orang yang berpikiran positif tentu mengetahui bahwa dirinya sudah berpikir buruk maka ia akan segera memulihkan dirinya. Jadi dapat disimpulkan bahwa dampak positif merupakan keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka bersedia mendukung keinginannya yang baik.

b. Dampak negatif

Dalam KBBI, dampak negatif adalah merupakan pengaruh yang kuat menghasilkan akibat negatif. Berdasarkan beberapa penelitian ilmiah disimpulkan bahwa negatif adalah pengaruh buruk yang lebih besar dibandingkan dengan dampak baik atau positifnya. Jadi, dapat disimpulkan bahwa dampak negatif adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain dengan tujuan agar mengikuti atau mendukung keinginannya yang buruk dan menimbulkan akibat tertentu (Silfa, 2017).

2. Dampak dari KP 348 Tahun 2019

Penerapan tarif baru ojek *online* di Indonesia disebabkan karena banyaknya kenaikan permintaan dari masyarakat akan penggunaan jasa ojek *online*. Kementerian Perhubungan merasa bahwa dengan banyaknya

penggunaan jasa ojek *online* sangat perlu untuk mengatur kembali biaya tarif untuk pengguna ojek *online*. Dengan adanya pemberlakuan tarif akan bermanfaat untuk kesejahteraan pengemudi ojek dan meningkatkan penggunaan transportasi berbasis *online*.

Adapun kenaikan tarif ojek *online* ini juga menyebabkan berbagai dampak negatif yang timbul di kalangan masyarakat, antara lain:

- a. Kenaikan tarif ojek *online* tidak akan menjamin kenaikan pendapatan *driver* maupun mitra lainnya.
- b. Menurunnya jumlah order yang diterima *driver* ojek *online*.
- c. Naiknya harga jual pelaku UMKM yang terkena dampak kenaikan tarif juga harus menaikkan harga jual produk yang dijualnya.
- d. Kenaikan inflasi yang menyebabkan daya beli konsumen atau masyarakat menurun (Wirawan, et al., 2019: 8).

C. Kesejahteraan Masyarakat

1. Pengertian Kesejahteraan Masyarakat

Kesejahteraan masyarakat terdiri dari dua kata yaitu kesejahteraan dan masyarakat. Kesejahteraan berasal dari kata dasar sejahtera. Sejahtera artinya aman, sentosa, makmur, dan selamat (terlepas dari segala macam gangguan, kesukaran, dan sebagainya). Kesejahteraan adalah hal dalam keadaan sejahtera, keamanan, keselamatan, kemakmuran dan ketentraman (kesenangan hidup dan sebagainya) (Departemen Pendidikan Nasional, 2005, hlm 1011).

Ciri pokok masyarakat adalah manusia yang hidup bersama dan bercampur untuk waktu yang cukup lama (Abdul, 2012: 30). Mereka sadar bahwa mereka merupakan suatu kesatuan dalam suatu sistem hidup bersama. Sistem kehidupan bersama menimbulkan kebudayaan, oleh karenanya setiap anggota kelompok merasa dirinya terikat satu dengan yang lainnya. Jadi masyarakat merupakan kumpulan beberapa individu yang berkumpul bersama, hidup bersama dengan saling berhubungan atau pertalian satu sama lainnya. Berdasarkan pengertian di atas maka

kesejahteraan masyarakat merupakan keadaan yang menyebabkan masyarakat merasa aman santosa, makmur dan selamat serta terlepas dari segala macam gangguan dan kesukaran.

2. Faktor-Faktor Kesejahteraan Masyarakat

Kesejahteraan masyarakat dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor-faktor yang membentuk kesejahteraan tersebut. Faktor yang mempengaruhi kesejahteraan masyarakat antara lain sebagai berikut:

- a. Komposisi umur penduduk: Tolak ukur lain mengenai kesejahteraan masyarakat sebuah negeri, yang bukan hanya ditinjau berdasarkan aspek pendapatan sangat bervariasi. Tolak ukur lainnya adalah angka harapan hidup.
- b. Distribusi pendapatan masyarakat: Penilaian kesejahteraan penduduk tidak cukup hanya dengan melihat besar kecilnya pendapatan per kapita tetapi harus memperhatikan distribusi pendapatan dikalangan penduduk.
- c. Pola pengeluaran masyarakat: Alokasi pengeluaran masyarakat merupakan salah satu tolak ukur untuk menilai kesejahteraan masyarakat (Dumairy, 1996: 45)
- d. Komposisi pendapatan nasional: Dua masyarakat dengan pendapatan per kapita yang sama, tingkat kesejahteraannya akan sangat berbeda apabila komposisi produksi nasionalnya sangat berlainan. Suatu masyarakat akan mengecap tingkat kesejahteraan yang lebih rendah dari yang dicerminkan oleh pendapatan per kapitanya apabila proporsi pendapatan nasional yang berupa pengeluaran untuk pertahanan dan untuk pembentukan modal lebih tinggi dari pada di Negara lain yang sama pendapaan perkapitanya (Sadono, 2010: 46).
- e. Keadaan pengangguran: Di samping menaikkan tingkat pendapatan masyarakat, tujuan penting lain dari pembangunan ekonomi adalah untuk menciptakan kesempatan kerja. Pembangunan ekonomi yang dilaksanakan bukan saja harus sanggup mengurangi tingkat

pengangguran.

Dalam faktor yang telah dijelaskan yaitu kesejahteraan merupakan hal yang difaktorkan oleh berbagai hal baik secara internal maupun eksternal. Dalam faktor tersebut masyarakat bisa melihat untuk mengatasi faktor tersebut bisa terjadi dan bisa dihindari kesejahteraan yang akan menurun.

3. Indikator Kesejahteraan

Indikator merupakan suatu yang dapat memberikan petunjuk atau keterangan. Untuk dapat mengetahui tingkat kesejahteraan atau mengatakan seseorang telah mendapatkan kesejahteraan memang tidak mudah. Namun, hal ini dapat diketahui dengan memperhatikan indikator-indikator yang ada. Indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat yaitu, pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal serta fasilitas yang dimiliki, kesehatan anggota keluarga, dan tingkat pendidikan anggota keluarga (BPS, 2014).

a. Indikator pendapatan per Tahun

- 1) Tinggi ($>$ Rp 10.000.000)
- 2) Sedang (Rp 5.000.000)
- 3) Rendah (Rp $<$ 5.000.000)

b. Indikator pengeluaran per Tahun

- 1) Tinggi ($>$ Rp 5.000.000)
- 2) Sedang (Rp 1.000.000 - Rp5.000.000)
- 3) Rendah ($<$ Rp 1.000.000)

c. Indikator untuk tempat tinggal dinilai dengan lima kriteria yaitu jenis atap, jenis dinding, status kepemilikan, lantai dan luas lantai, dari lima golongan itu kemudian di pilah menjadi 3 golongan :

1) Permanen

Didalam BPS (2012) disebutkan bahwa kriteria rumah permanen dapat dilihat dari kualitas atap, dinding, dan lantai. Bagunan rumah yang permanen adalah rumah yang dindingnya

terbuat dari tembok atau kayu dengan kualitas tinggi, lantai yang terbuat dari ubin, keramik, kayu dengan kualitas yang tinggi dan atapnya terbuat dari seng, genteng, sirap, ataupun asbes.

2) Semi permanen

Didalam BPS (2012) disebutkan bahwa, kriteria rumah semi permanen dapat dilihat dengan dinding rumah yang terbuat dari tembok, bata tanpa di plester atau dilapisi dengan semen dan kayu dengan kualitas rendah sedangkan lantainya terbuat dari ubin, semen, ataupun kayu dengan kualitas yang rendah, serta atap rumah yang terbuat dari seng, genteng, sirap maupun asbes.

3) Non permanen

Didalam BPS (2012) disebutkan bahwa rumah tidak permanen adalah rumah yang dindingnya terbuat dari bambu, papan, daun, dan lantainya dari tanah, sedangkan atapnya terbuat dari daun-daunan ataupun campuran genteng, seng bekas, dan sejenisnya.

- d. Indikator yang digunakan untuk mengukur fasilitas tempat tinggal sendiri dapat dinilai dengan 12 item yang terdiri dari pekarangan, alat elektronik, pendingin, penerangan, kendaraan yang dimiliki, bahan bakar yang digunakan untuk memasak, sumber air bersih, fasilitas air minum, cara mendapatkan air minum, sumber air yang diminum, fasilitas MCK, dan jarak MCK dari tempat tinggal (rumah), dan dari 12 hal tersebut kemudian akan di golongka menjadi 3 golongan yaitu,
- 1) Lengkap
 - 2) Cukup
 - 3) Kurang
- e. Indikator yang digunakan untuk mengukur kesehatan anggota keluarga yaitu,
- 1) Bagus (<25% sering sakit)
 - 2) Cukup (25% - 50% sering sakit)
 - 3) Kurang (>50% sering sakit)

- f. Indikator yang digunakan untuk mengukur kemudahan mendapatkan layanan kesehatan yaitu jarak rumah sakit terdekat, jarak toko obat, penanganan obat-obatan, harga obat-obatan, dan alat kontrasepsi. Kemudian hal-hal yang telah disebutkan dipilah menjadi 3 golongan yaitu,
- 1) Mudah
 - 2) Cukup
 - 3) Sedang
- g. Indikator yang digunakan untuk mengukur kemudahan dalam memasukkan anak ke jenjang pendidikan yaitu biaya sekolah, jarak ke sekolah dan proses penerimaan. Dan kemudian hal-hal yang telah disebutkan akan digolongkan menjadi 3 item yaitu,
- 1) Mudah
 - 2) Cukup
 - 3) Sulit
- h. Indikator yang digunakan untuk mengukur kemudahan dalam mendapatkan transportasi yaitu, ongkos kendaraan, fasilitas kendaraan, dan status kepemilikan kendaraan, yang kemudian akan digolongkan menjadi 3 yaitu,
- 1) Mudah
 - 2) Cukup
 - 3) Sulit

Tabel 2.2

Indikator Kesejahteraan berdasarkan Badan Pusat Statistik 2005

No.	Indikator Kesejahteraan	Kriteria	Skor
1	Pendapatan	Tinggi (>Rp. 10.000.000)	3
		Sedang (Rp. 5.000.000)	2
		Rendah (<Rp. 5.000.000)	1
2	Konsumsi atau Pengeluaran	Tinggi (>Rp. 5.000.000)	3
		Sedang (Rp. 1.000.000- Rp. 5.000.000)	2
		Rendah (<Rp. 1.000.000)	1
3	Keadaan Tempat Tinggal	Permanen	3

		Semi Permanen	2
		Non Permanen	1
4	Fasilitas Tempat Tinggal	Lengkap	3
		Cukup	2
		Kurang	1
5	Kesehatan Anggota Keluarga	Bagus	3
		Cukup	2
		Kurang	1
6	Kemudahan Mendapatkan Pelayanan Kesehatan	Mudah	3
		Cukup	2
		Sulit	1
7	Kemudahan Memasukan Anak Kejenjang Pendidikan	Mudah	3
		Cukup	2
		Sulit	1
8	Kemudahan Mendapatkan Fasilitas Transportasi	Mudah	3
		Cukup	2
		Sulit	1

Untuk mengetahui tingkat kesejahteraan dari indikator di atas, badan pusat statistik memberikan kriteria untuk masing-masing klasifikasi sebagai berikut :

- a. Tingkat kesejahteraan tinggi : nilai skor 20-24.
- b. Tingkat kesejahteraan sedang : nilai skor 14-19.
- c. Tingkat kesejahteraan rendah : nilai skor 8-13.

Kesejahteraan akan terwujud apabila dalam masyarakat suatu daerah menunjukkan keterangan yaitu jumlah pendapatan yang diterima masyarakat mampu memenuhi kebutuhannya baik kebutuhan primer, sekunder dan kebutuhan lainnya. Terjadi pemerataan pendapatan di masyarakat sehingga tidak ada kecemburuan sosial. Masyarakat memiliki tempat tinggal untuk bernaung dan melindunginya dari terik matahari dan guyuran hujan. Fasilitas pendidikan yang semakin mudah dan terjangkau baik jarak dan biayanya sehingga masyarakat dapat meningkatkan taraf hidupnya yang tentunya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat itu sendiri (BPS, 2014).

Kualitas kesehatan yang semakin meningkat, merata dan mudah dijangkau oleh masyarakat dengan biaya yang murah dan berkualitas.

Karena kesehatan merupakan faktor untuk mendapatkan pendapatan dan pendidikan, jika masyarakat sakit maka akan sulit memperjuangkan kesejahteraan diri dan keluarganya (Hermanita, 2013: 111). Memiliki alat transportasi pribadi atau terdapat fasilitas transportasi yang mudah dijangkau sehingga dalam kegiatan sehari-hari menjadi lancar. Demikian indikator yang dapat digunakan untuk penentu dalam usaha-usaha yang dilakukan dalam mencapai kesejahteraan sehingga kesejahteraan dapat tercapai (BPS, 2014).

D. Landasan Teologis

1. Pemerintah sebagai Penerbit Kebijakan

Saat Umar Bin Khatab memimpin, Umar disebut sebagai Amirul Mukminin yang memiliki arti yaitu pemimpinnya orang mukmin. Sejak itu tak ada lagi orang memanggil Umar dengan Khalifah Khalifah Rasulullah, melainkan semua orang sudah menyebutnya "Amirul mukminin". Gelar ini tetap melekat pada Umar dan pada para khalifah dan raja-raja Muslimin sesudahnya (Haikal & Ali Audah, 2008, hlm. 112).

Dalam tubuh ini kedudukan Amirul mukminin sama dengan kepala negara, mengatur berbagai masalah demi kebaikan semua. Umar sendiri adalah teladan yang sangat ideal dalam hal keadilannya, keteguhan hatinya dan setiap pribadi sebagai anggota umat, lebih diutamakan daripada dirinya. Dia lebih mengutamakan kepentingan umat daripada kepentingan perorangan (Haikal & Ali Audah, 2008, hlm. 219). Sebagai pemimpin atau amirul mukminin memiliki sikap yang adil dalam memberikan kebijakan-kebijakan yang dapat mensejahterakan semua golongan. Sebagaimana yang terkandung dalam surat An-Nisa Ayat 58 yaitu :

﴿ إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ

تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ ۚ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا



“Sungguh, Allah menyuruhmu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan apabila kamu menetapkan hukum di antara manusia hendaknyanya kamu menetapkannya dengan adil. Sungguh, Allah sebaik-baik yang member pengajaran kepadamu. Sungguh, Allah Maha Mendengar, Maha Melihat.”

Dengan kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemimpin demi kepentingan rakyat, semua rakyat juga harus mentaati dan menjalankan sebagaimana aturan itu berbunyi. Seperti yang ada dalam hadits berikut :

“Wajib bagi seorang manusia untuk selalu mendengarkan dan taat kepada pemimpin kaum Muslimin dalam hal-hal yang disukainya atau dibencinya selama tidak diperintahkan berbuat maksiat kepada Allah, maka jika dia diperintahkan untuk berbuat maksiat kepada Allah, jangan dia dengar dan jangan dia taat.” (HR. Bukhari dan Muslim).

Selanjutnya Islam mengatur berbagai perilaku manusia dalam setiap persoalan yang ada, termasuk dalam bertindak disetiap kondisi yang memaksa adanya perubahan, yang salah satunya adalah munculnya ojek *online* karena adanya perkembangan zaman. Seperti yang dilafadzkan dalam Al Qur’an surat As Shaad ayat 26 tentang perintah dalam memberikan kebijakan di tengah kondisi tertentu sebagai berikut :

يٰۤاٰدُوۡدُ اِنَّا جَعَلْنٰكَ خَلِيۡفَةً فِى الْاَرْضِ فَاَحْكُمۡ بَيْنَ النَّاسِ بِالْحَقِّ وَلَا تَتَّبِعِ

الْهَوٰى فَيُضِلَّكَ عَنۡ سَبِيۡلِ اللّٰهِ ۗ اِنَّ الَّذِيۡنَ يَظِلُّوۡنَ عَنۡ سَبِيۡلِ اللّٰهِ لَهُمۡ

عَذَابٌ شَدِيۡدٌۢ بِمَا نَسُوا يَوْمَ الْحِسَابِ ﴿١٦﴾

“Hai Daud, sesungguhnya Kami menjadikan kamu khalifah (penguasa) di muka bumi, maka berilah keputusan (perkara) di antara manusia dengan adil dan janganlah kamu mengikuti hawa nafsu, karena ia akan menyesatkan kamu dari jalan Allah. Sesungguhnya orang-orang yang sesat dari jalan Allah akan mendapat azab yang berat, karena mereka melupakan hari perhitungan.”

Tafsir Al-Mukhtashar atau Markaz Tafsir Riyadh, di bawah pengawasan Syaikh Dr. Shalih bin Abdullah bin Humaid (Imam Masjidil Haram). Wahai dawud, sesungguhnya Kami menjadikanmu berkuasa dan memiliki kerajaan di muka bumi, maka putuskanlah hukum diantara manusia dengan adil dan obyektif. Dan jangan mengikuti hawa nafsu dalam menetapkan hukum karena hal itu akan menyesatkanmu dari agama dan syariat Allah. Sesungguhnya orang-orang yang tersesat dari jalan Allah akan mendapatkan siksa yang pedih di dalam api neraka, karena kelalaian mereka terhadap hari pembalasan dan perhitungan amal. Dalam ayat ini terkandung pesan kepada ulil amri (pemerintah) agar mereka menetapkan hukum dengan berpijak kepada kebenaran yang diturunkan dari Allah SWT dan tidak menyimpang darinya karena hal itu akan menyesatkan mereka dari jalannya (Tafsirweb, 2021).

Dari penjelasan diatas maka dapat disimpulkan bahwa semua kebijakan yang pemerintah keluarkan sebagai amirul mukminin hendaknya kebijakan yang sesuai dengan syariat Allah dan pemerintah memiliki sikap yang adil dalam memberikan kebijakan-kebijakan yang dapat

mensejahterakan rakyat. Dalam penelitian ini kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah yakni, KP 348 Tahun 2019. Aturan ini dikeluarkan karena ojek *online* yang belum memiliki dasar hukum dan aturan ini bukan bentuk maksiat kepada Allah maka hendaknya dipatuhi.

2. Kesejahteraan Menurut Al-Qur'an

Kesejahteraan dalam perspektif ekonomi Islam adalah terpenuhinya kebutuhan materi dan non materi, dunia dan di akhirat berdasarkan kesadaran pribadi dan masyarakat untuk patuh dan taat (sadar) terhadap hukum yang dikehendaki oleh Allah SWT melalui petunjukNya dalam Al-Qur'an, melalui contoh dalam keteladanan Rasulullah SAW dan melalui ijtihad dan kebaikan para ulama. Kesejahteraan adalah tujuan dari ajaran Islam dalam bidang ekonomi dan merupakan bagian dari *rahmatan lil alamin*. Akan tetapi, kesejahteraan yang dimaksudkan adalah kesejahteraan yang didapat apabila manusia melaksanakan apa yang diperintahkan Allah dan tidak melaksanakan apa yang menjadi larangannya (Syamsuddin, 1994, hlm 66). Terdapat ayat-ayat Al-Qur'an yang memberikan penjelasan langsung maupun tersirat terkait permasalahan ekonomi salah satunya yaitu tentang kesejahteraan. Ayat-ayat tersebut antara lain:

a. QS. Al-Nahl: 97

مَنْ عَمِلَ صَالِحًا مِّنْ ذَكَرٍ أَوْ أُنْثَىٰ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَلَنُحْيِيَنَّهٗ حَيٰوةً

طَيِّبَةً وَلَنَجْزِيَنَّهُمْ أَجْرَهُم بِأَحْسَنِ مَا كَانُوا يَعْمَلُونَ ﴿٩٧﴾

“Barang siapa mengerjakan kebaikan, baik laki-laki maupun perempuan dalam keadaan beriman, maka pasti akan Kami berikan kepadanya kehidupan yang baik dan akan Kami beri balasan dengan pahala yang lebih baik dari apa yang telah mereka kerjakan.”

Kesejahteraan merupakan jaminan atau janji Allah SWT yang diberikan kepada hambanya yang beriman kepada-Nya. Allah SWT akan memberikan balasan kepada siapapun yang beriman dan bertaqwa serta melaksanakan amal sholeh. Kehidupan yang baik merupakan kehidupan yang cukup, bahagia, santai dan puas dengan rezeki yang halal, termasuk di dalamnya mencakup seluruh bentuk ketenangan apapun dan bagaimanapun bentuknya (Katsir, , Basreisy, 1988: 595).

b. QS. Al-Baqarah : 126

وَإِذْ قَالَ إِبْرَاهِيمُ رَبِّ اجْعَلْ هَذَا بَلَدًا آمِنًا وَارْزُقْ أَهْلَهُ مِنْ

الثَّمَرَاتِ مَنْ آمَنَ مِنْهُمْ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ قَالَ وَمَنْ كَفَرَ فَأُمَتِّعُهُ

قَلِيلًا ثُمَّ أَضْطَرُّهُ إِلَىٰ عَذَابِ النَّارِ وَبِئْسَ الْمَصِيرُ ﴿١٢٦﴾

“Dan (ingatlah), ketika Ibrahim berdoa : “Ya Tuhanku, jadikanlah (Negeri Mekkah) ini, negeri yang aman, dan berilah rezeki berupa buah-buahan kepada penduduknya, yaitu diantara mereka yang beriman kepada Allah dan hari kemudian. Dia (Allah) berfirman: “Dan kepada orang kafir, Aku beri kesenangan sementara, kemudian akan Aku paksa dia ke dalam azab neraka dan itulah seburuk-buruk tempat kembali.”

Menyerahkan diri sepenuhnya kepada Allah SWT akan senantiasa membawa kepada kesejahteraan. Islam memberikan ajaran terkait berbagi, membagi nikmat, membagi kebahagiaan serta ketenangan tidak hanya untuk individu namun untuk seluruh umat manusia di seluruh dunia (Bahreisy & Bahreisy, 1988, hlm. 223).

c. QS. Al-A'raf: 10

وَلَقَدْ مَكَّنَّاكُمْ فِي الْأَرْضِ وَجَعَلْنَا لَكُمْ فِيهَا مَعِيشَةً قَلِيلًا مَّا

تَشْكُرُونَ

“Dan sungguh, Kami telah menempatkan kamu di bumi dan di sana Kami sediakan (sumber) penghidupan untukmu. Tetapi sedikit kamu bersyukur.”

Dalam ayat ini Allah SWT memberikan perintah untuk selalu bersyukur atas nikmat yang telah diberikan. Rasa syukur akan nikmat tersebut akan membawa kesejahteraan. Nikmat yang diberikan Allah SWT adalah bumi yang diciptakan untuk menjalankan segala hajat hidup, memanfaatkan hasil tanaman ataupun laut dan tambang serta binatang-binatang (Bahreisy & Bahreisy, 1988, hlm. 151).

3. Indikator Kesejahteraan Menurut Islam

Kesejahteraan dalam ekonomi Islam tidak hanya diukur melalui kebutuhan materi saja tetapi juga berdasarkan terpenuhinya kebutuhan spiritual. Menurut Al-Ghazali kesejahteraan adalah tercapainya kemaslahatan yang merupakan tujuan syara' (maqashid al-syari'ah). Untuk mencapai hal tersebut Al-Ghazali menjabarkan sumber-sumber kesejahteraan yang merupakan indikator atau tolak ukur dari kesejahteraan itu sendiri (Pusparini, 2015, hlm. 46). Indikator kesejahteraan tersebut yaitu:

a. *Hifdz ad-din* (memelihara agama)

Keimanan menempati urutan pertama karena menyediakan pandangan dunia yang cenderung berpengaruh pada kepribadian manusia, perilaku, gaya hidup, cita rasa, sikapnya terhadap orang lain, sumber daya dan lingkungan. Iman memberikan dampak yang signifikan terhadap hakikat, kuantitas, dan kualitas kebutuhan materi

dan psikologis serta cara memuaskannya. Iman menciptakan keseimbangan antara dorongan materil dan spiritual dalam diri manusia, membangun kedamaian pikiran individu, serta meningkatkan solidaritas keluarga dan sosial (Chapra, 2001, hlm. 102).

Keimanan memiliki tujuan menciptakan suatu lingkungan yang memungkinkan bagi terciptanya ikatan kekeluargaan dan solidaritas sosial, mempromosikan kepedulian dan kerjasama diantara individu. Tanpa suatu lingkungan demikian, mekanisme filter dan sistem sosial akan redup. Bentuk-bentuk ibadah seperti shalat berjamaah, berpuasa di bulan Ramadhan, haji dan zakat disertai dengan apresiasi sosial bagi mereka yang mematuhi norma-norma moral dan sanksi bagi mereka yang melanggarnya merupakan bagian dari program Islam untuk menciptakan lingkungan yang damai, solid, dan kekeluargaan (Chapra, 2001, hlm. 102).

b. *Hifdz an- Nafs* (memelihara jiwa)

Hifdz an-nafs adalah jaminan hak atas setiap jiwa atau nyawa manusia untuk tumbuh dan berkembang secara layak. *Hifdz an-nafs* berarti pula terpenuhinya kebutuhan aman dari segala ancaman terhadap jiwa dan raga (Hidayanti dkk., 2017, hlm. 159). Keamanan inilah menimbulkan perasaan tenteram dan mempunyai banyak kesempatan untuk memilih dan memutuskan. Selain keamanan, perlu juga untuk menjaga penampilan diri, sehingga menunjukkan pembawaan diri yang baik dan sopan. Seperti halnya dalam dunia kerja, ada dua perbedaan dalam berpakaian untuk aktivitas sehari-hari yang pertama adalah para karyawan diharuskan mengenakan pakaian seragam yang telah ditentukan, dan yang kedua para karyawan diperkenankan berpakaian bebas atau rapi (Sugiarto, 2002, hlm. 25). Dengan memakai seragam kerja yang telah ditetapkan, menunjukkan dipatuhinya peraturan dan sebagai bentuk menjaga penampilan.

Hifdz an-nafs berkaitan pula dengan penjagaan kesehatan secara fisik maupun nonfisik. Selain itu aspek perasaan juga menjadi

unsur non materi kesejahteraan yang termasuk pada penjagaan jiwa. Rasa nyaman timbul jika seseorang merasa diterima apa adanya (Sugiarto, 2002, hlm. 45). Rasa cinta kasih terhadap sesama merupakan bagian dari kesejahteraan Islami selain kebutuhan fisik yang terpenuhi dan memiliki hidup yang sehat secara jasmani. Kemudian, pemenuhan sandang, pangan dan papan menjadi bentuk perwujudan dari penjagaan jiwa dan raga karena dengan pemenuhan tersebut menjadi salah satu jaminan untuk tumbuh dan berkembang secara layak.

c. *Hifdz al-Aql* (memelihara akal)

Memelihara akal menjadi sangat penting karena akan menyebabkan manusia berfikir tentang Allah SWT, alam semesta dan dirinya. Sehingga yang perlu dilakukan adalah mencerdaskan akalnya melalui pendidikan. Pendidikan secara terminologis diartikan sebagai proses perbaikan, penguatan dan penyempurnaan terhadap semua kemampuan dan potensi manusia (Roqib, 2009, hlm. 15). Pendidikan berlangsung sepanjang hayat dan bisa dilakukan di mana dan kapan saja manusia mau dan mampu melakukan proses kependidikan.

Pendidikan secara terminologis diartikan sebagai proses perbaikan, penguatan dan penyempurnaan terhadap semua kemampuan dan potensi manusia. Pendidikan Islam yang dinyatakan oleh Muhammad Athiyah al-Abrasyi bahwasanya pendidikan untuk membentuk akhlak mulia, persiapan menghadapi kehidupan dunia dan akhirat, persiapan untuk mencari rizki, menumbuhkan semangat ilmiah dan menyiapkan profesionalitas subjek didik (Roqib, 2009, hlm. 28).

Mencari ilmu merupakan bagian penting dari proses pendidikan yang pada intinya adalah pertukaran ilmu dan moral. Kata ilmu biasanya digabung dengan kata pengetahuan sehingga menjadi ilmu pengetahuan. Pendidikan memiliki sifat yang dinamis sejalan dengan perkembangan teknologi dan informasi (Roqib, 2009, hlm. 14). Di dalam Islam sangat menghormati hasil teknologi dan wajib

mengembangkannya agar dapat memberikan manfaat lebih kepada umat manusia. Tidak hanya ilmu pengetahuan yang harus dikembangkan namun semua hal lainnya perlu dikembangkan salah satunya yaitu teknologi.

d. *Hifdz an-Nasl* (memelihara keturunan)

Memelihara keturunan berarti memelihara jenis kemanusiaan dan menumbuhkan rasa kasih sayang serta saling mencintai diantara manusia. Sehingga diperlukan peran orang tua untuk menanamkan keyakinan, ibadah, serta akhlak yang akan menjadikan anak terpelihara dengan baik (Enggardini & Fauzy, 2017, hlm. 599). Pernikahan merupakan jalan bagi manusia untuk melestarikan keturunannya (Nurnazli, 2015, hlm. 57). Sebagaimana yang terdapat pada QS Ar-Rum ayat 21 sebagai berikut:

وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ خَلَقَ لَكُمْ مِنْ أَنْفُسِكُمْ أَزْوَاجًا لِتَسْكُنُوا إِلَيْهَا وَجَعَلَ

بَيْنَكُمْ مَوَدَّةً وَرَحْمَةً إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَتَفَكَّرُونَ ﴿٢١﴾

“Dan di antara tanda-tanda kekuasaan-Nya ialah Dia menciptakan untukmu isteri-isteri dari jenismu sendiri supaya kamu cenderung dan merasa tenteram kepadanya, dan dijadikan-Nya diantaramu rasa kasih dan sayang. Sesungguhnya pada yang demikian itu benar-benar terdapat tanda-tanda bagi kaum yang berfikir.”

e. *Hifdz al-Mal* (memelihara harta)

Memelihara harta adalah salah satu kewajiban sebagaimana kewajiban penting lainnya seperti sholat, zakat, puasa, haji dan lainnya. Dalam memelihara harta terdapat kebebasan untuk bekerja, mendapat pekerjaan, mengelola sumber daya alam, serta hak untuk memiliki harta benda (Abd, 2012, hlm. 61). Allah adalah pemilik harta dan manusia adalah *khalifah* atas harta. Hal ini telah menjadi

karakteristik ekonomi Islam. Allah memerintahkan manusia sebagai *khalifah* untuk memperoleh harta dengan bekerja, sesuai dengan firman Allah pada QS At-Taubah ayat 105 berikut ini:

وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عِلْمِ

الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ ﴿١٠٥﴾

“Dan Katakanlah: “Bekerjalah kamu, maka Allah dan Rasul-Nya serta orang-orang mukmin akan melihat pekerjaamu itu, dan kamu akan dikembalikan kepada Allah Yang Mengetahui akan yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan.”

Harta benda menempati urutan terakhir, tidak berarti tidak penting. Akan tetapi harta tidak dengan sendirinya membantu mewujudkan kesejahteraan bagi semua orang dalam suatu pola yang adil kecuali jika faktor manusia itu sendiri telah direformasi untuk menjamin beroperasinya pasar secara *fair*. Jika harta benda ditetapkan di urutan pertama dan menjadi tujuan itu sendiri akan menimbulkan ketidakadilan yang kian buruk, ketidakseimbangan dan akses-akses lain yang pada gilirannya akan mengurangi kesejahteraan mayoritas generasi sekarang maupun yang akan datang (Chapra, 2001, hlm. 105)

Guna mencapai *hifdzun mal* atau pemeliharaan terhadap harta, dalam perspektif ekonomi Islam tidak diperbolehkan untuk memperoleh kekayaan dengan cara yang batil (Andiko, 2018, hlm. 57). Sesuai dengan firman Allah pada Surah An-Nisa ayat 29 sebagai berikut:

يَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالِكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ

تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ ۚ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ

بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

“Wahai orang-orang yang beriman! Janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dalam perdagangan yang berlaku atas dasar suka sama suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sungguh, Allah Maha Penyayang kepadamu.

Dalam Islam diperintahkan untuk selalu bersyukur tentang segala apa yang dihasilkan maupun diterima, termasuk harta yang didapatkan. Hal ini sesuai dengan firman Allah pada Al-Araf ayat 10 sebagai berikut:

وَلَقَدْ مَكَّنَّاكُمْ فِي الْأَرْضِ وَجَعَلْنَا لَكُمْ فِيهَا مَعِيشَةً قَلِيلًا مَّا

تَشْكُرُونَ ﴿٦٠﴾

IAIN PURWOKERTO

“Dan sungguh, Kami telah menempatkan kamu di bumi dan di sana Kami sediakan (sumber) penghidupan untukmu. Tetapi sedikit kamu bersyukur.”

Pada ayat tersebut Allah dengan jelas memerintahkan hamba-Nya untuk selalu bersyukur karena dengan bersyukur akan nikmat tersebut akan membawa kesejahteraan (Bahreisy & Bahreisy, 1988, hlm. 377). Sebagai manusia yang beriman maka kita harusnya menjalankan ibadah, selalu bersyukur, dan sabar guna meraih kebahagiaan dunia dan akhirat.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2016, hlm. 2). Maka, metode yang penulis gunakan dalam penelitian “Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek *online* Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Pada Komunitas Morfoza)” adalah sebagai berikut:

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang akan penulis lakukan termasuk ke dalam jenis penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu suatu penelitian yang dilakukan secara sistematis dengan mengangkat data yang ada di lapangan (Sugiyono, 2016, hlm. 19). Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Ide pentingnya adalah bahwa peneliti berangkat ke ‘lapangan’ untuk mengadakan pengamatan tentang suatu fenomenom dalam suatu keadaan alamiah atau ‘*in situ*’ terhadap objek yang diteliti yaitu Dampak Peraturan Baru Ojek *online*. Dalam hal demikian maka pendekatan ini terkait erat dengan pengamatan berperan serta. Penelitian lapangan biasanya membuat catatan lapangan secara ekstensif yang kemudian dibuat kodenya dan dianalisis dalam berbagai cara (Moleong, 2006, hlm. 26).

Pada penelitian kualitatif, peneliti sebagai *human instrument* dan dengan teknik pengumpulan data *participant observation* (observasi berperan serta) dan *in depth interview* (wawancara mendalam) (Sugiyono, 2016, hlm. 11). Jadi, dalam hal ini penulis menggunakan metode kualitatif dengan alasan karena penelitian kualitatif bertujuan untuk menentukan dan menggali data dari yang diamati oleh penulis pada saat melakukan observasi dan wawancara mendalam.

Teknik yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *purposive sampling*. Dimana penulis mengumpulkan data dengan cara mendatangi langsung ke lapangan yang menjadi objek penelitian untuk mempelajari secara intensif

tentang berbagai permasalahan yang diteliti. Lincoln dan Guba (1985) dalam buku Sugiyono mengatakan bahwa ciri-ciri khusus sampel purposive yaitu desain pengambilan sampel yang sementara, menggelinding seperti bola salju, disesuaikan dengan kebutuhan dan dipilih sampai jenuh (Sugiyono, 2016, hlm. 219). Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode analisis deskriptif. Metode analisis deskriptif yaitu dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau objek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya (Soejono & Abdurrahman, 1997, hlm. 23).

Penelitian ini mengambil lokasi di Komunitas Morfoza yang terletak di Jalan pemuda, Purwokerto. Kegiatan penelitian ini dimulai dengan mencari data tentang peraturan baru ojek *online* dan Komunitas Morfoza. Selanjutnya, peneliti mengamati dampak dari peraturan baru tersebut terhadap kesejahteraan pengemudi dengan mencari data dan informasi yang berkenaan dengan penelitian ini. Dalam penelitian ini akan difokuskan kepada dampak peraturan baru ojek *online*, apakah berpengaruh terhadap kesejahteraan pengemudi pada Komunitas Morfoza atau tidak.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Komunitas Ojek *online* di Purwokerto yang bernama Komunitas Morfoza. Tempat ini dipilih berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada observasi awal terlihat bahwa para pengemudi Gojek di komunitas ini terdampak pada perubahan peraturan yang akan diteliti dan adanya keterbukaan dari para pengemudi maupun pengurus terhadap penelitian yang akan dilaksanakan. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan November 2020 hingga bulan Mei 2021.

C. Subyek dan Obyek Penelitian

Subjek penelitian yang dikemukakan oleh Sugiyono (2012 : 215) bahwa dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi

oleh Spradley dinamakan “*Social Situation*” atau situasi sosial yang terdiri atas tiga elemen, yaitu tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis. Situasi sosial tersebut dapat dinyatakan sebagai objek penelitian yang ingin difahami secara lebih mendalam “apa yang terjadi” di dalamnya.

Sedangkan subjek penelitian yang menjadi sampel penelitiannya seperti yang dikemukakan oleh Nasution (2003: 32) bahwa dalam penelitian kualitatif yang dijadikan sampel hanyalah sumber yang dapat memberikan informasi. Sampel dapat berupa hal, peristiwa, manusia, situasi yang diobservasi. Sering sampel dipilih secara “*purposive*” bertalian dengan *purpose* atau tujuan tertentu. Sering pula responden diminta untuk menunjuk orang lain yang dapat memberikan informasi kemudian responden ini diminta pula menunjuk orang lain dan seterusnya. Cara ini lazim disebut “*snowball sampling*” yang dilakukan secara serial atau berurutan (Nasution, 2003, hlm. 32).

Teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek atau situasi sosial yang diteliti (Sugiyono, 2014, hlm 392). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan *sample purposive*, sehingga besarnya jumlah sampel ditentukan oleh pertimbangan informasi. Dalam pengumpulan data responden didasarkan pada ketuntasan atau kejenuhan data dan informasi yang diberikan (Sugiyono, 2014, hlm 393). Jika beberapa responden yang dimintai keterangan diperoleh informasi yang sama atau tidak memberikan data baru lagi, maka itu sudah dianggap cukup untuk proses pengumpulan data yang diperlukan sehingga tidak perlu meminta keterangan dari responden berikutnya. Jadi, yang menjadi kepedulian bagi peneliti kualitatif adalah “tuntasnya” perolehan informasi dengan keragaman variasi yang ada, bukan banyaknya sampel sumber data (Sugiyono, 2016, hlm. 221).

Berdasarkan uraian tersebut dan hasil observasi penelitian, peneliti menyimpulkan bahwa subjek penelitian ini adalah pengurus dari Komunitas Morfoza sebanyak 60 orang dan 2 orang pelanggan setia Gojek dengan narasumber atau subjek yang diteliti akan ditentukan langsung oleh peneliti berkaitan dengan masalah dan tujuan peneliti. Sedangkan untuk objek dari penelitian ini adalah Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek *online* terhadap Kesejahteraan Pengemudi Pada Komunitas Morfoza.

D. Sumber Data

Sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Menurut teori penelitian kualitatif, agar peneliti dapat betul-betul berkualitas, maka data yang dikumpulkan harus lengkap, yaitu berupa data primer dan data sekunder (Siyoto & Sodik, 2015, hlm. 28). Menurut Moleong (2007) dalam buku Sandu dan Ali Sodik (2015) mengatakan bahwa sumber data penelitian kualitatif adalah tampilan yang berupa kata-kata lisan atau tertulis yang dicermati oleh peneliti, dan benda-benda yang diamati sampai detailnya agar dapat ditangkap makna yang tersirat dalam dokumen atau bendanya. Berikut merupakan sumber data yang akan digunakan yaitu :

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan menggunakan alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi yang dicari dengan menggunakan instrument-instrumen yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2016, hlm. 225). Data primer pada penelitian ini adalah data yang berasal dari Komunitas Morfoza, baik berupa hasil observasi, wawancara dengan para pengurus maupun pengguna aplikasi Gojek, dan dokumentasi.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti dari sumber atau subjek secara tidak langsung, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen (Sugiyono, 2016, hlm. 225). Dalam penelitian ini data sekunder

diperoleh dari buku, catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum, dan lain sebagainya yang berkaitan dengan penelitian ini.

E. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah teknik yang dipakai dalam mengumpulkan data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Karena penelitian ini merupakan penelitian lapangan maka, untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menerapkan metode pengumpul data sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi adalah cara pengumpulan data dengan terjun dan melihat langsung lapangan terhadap objek yang diteliti (Sugiyono, 2016, hlm. 229). Pendekatan ini dilakukan untuk mengamati suatu proses, kondisi, kejadian-kejadian, atau perilaku manusia. Sanafiah fasial (1990) mengklarifikasikan observasi menjadi observasi berpartisipasi, observasi yang secara terang-terangan dan tersamar, dan observasi yang tak berstruktur (Sugiyono, 2016: 226). Teknik obeservasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi yang secara terang-terangan dan tersamar, dalam hal ini peneliti dalam melakukan pengumpulan data menyatakan terus terang kepada sumber data, bahwa ia sedang melakukan penelitian.

2. Wawancara

Interview atau wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pedahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, tetapi juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam (Sugiyono, 2016, hlm. 231).

Dalam pelaksanaanya penulis sebagai pencari data di lapangan berhadapan langsung dengan narasumber yang terdiri dari pengurus, anggota dalam komunitas Morfoza, dan pengguna aplikasi Gojek serta proses komunikasinya secara verbal sehingga keorisinilan dapat dipertanggung jawabkan. Dalam melakukan wawancara, selain harus membawa instrumen sebagai pedoman untuk wawancara, maka peneliti juga dapat menggunakan alat bantu seperti *tape recorder*, gambar, brosur serta benda material lain yang dapat membantu pelaksanaan wawancara menjadi lancar.

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain oleh subjek. Dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan (Herdiansyah, 2010, hlm. 143).

Dengan metode ini, peneliti mengumpulkan data dari dokumen yang sudah ada, sehingga penulis dapat memperoleh catatan-catatan yang berhubungan dengan penelitian seperti: gambaran umum komunitas, struktur organisasi, foto-foto dan sebagainya. Metode dokumentasi ini dilakukan untuk mendapatkan data-data yang belum didapatkan melalui metode observasi dan wawancara.

F. Uji Keabsahan Data

Pada penelitian ini menggunakan uji keabsahan triangulasi, triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber dari yang telah ada (Sugiyono, 2016, hlm. 241). Adapun teknik triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi data. Triangulasi data adalah ialah teknik yang menggunakan lebih dari satu metode pengumpulan data dalam kasus tunggal.

Dalam penelitian kualitatif, biasanya sering kali menggunakan metode pengumpulan data yang lebih dari satu (wawancara, observasi, serta dokumentasi) untuk meneliti kasus tunggal.

G. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami diri sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2016, hlm. 244). Proses analisis data pada penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman yang mengungkapkan tiga tahapan dalam menganalisis data penelitian kualitatif, yaitu:

1. Reduksi Data

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya jika diperlukan. Temuan yang dipandang asing, tidak dikenal, dan belum memiliki pola, maka hal itulah yang dijadikan perhatian peneliti dalam mereduksi data (Sugiyono, 2016, hlm. 249). Teknik reduksi data yang dilakukan yaitu dengan cara melakukan observasi yang mendalam, sehingga ditemukan sesuatu yang asing dan dapat dijadikan penulis sebagai perhatian dalam mencari pola.

2. Proses Penyajian Data

Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data digunakan untuk lebih meningkatkan pemahaman kasus dan sebagai acuan mengambil tindakan berdasarkan pemahaman dan

analisis sajian data. Penyajian yang penulis lakukan adalah berupa transkrip maupun kutipan wawancara dari informan.

3. Proses Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Penarikan kesimpulan merupakan hasil penelitian yang menjawab fokus penelitian berdasarkan hasil analisis data. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang terpercaya (Sugiyono, 2016: 252).

Setelah data-data berhasil dikumpulkan kemudian dilakukan klasifikasi data sesuai dengan sub-sub pembahasan. Setelah dilakukan klasifikasi kemudian data tersebut dianalisa secara kualitatif mengingat data yang peneliti butuhkan berupa uraian-uraian kalimat yang diperoleh dari narasumber atau informan, yang kemudian disusun menjadi kalimat sederhana dan mudah dimengerti.

IAIN PURWOKERTO

BAB IV PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum

1. Gojek

a. Profil Gojek



Gambar 4.1

Logo Gojek

Gojek Indonesia adalah sebuah perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi berbasis *online mobile platform* di bawah naungan PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa. Perusahaan ini didirikan oleh Nadiem Makarim pada tahun 2010 yang pada awalnya merupakan jasa transportasi roda dua (ojek) yang hanya dapat dipesan melalui telfon, hingga akhirnya meluncurkan aplikasi yang dapat diunduh di Playstore untuk Android dan App Store untuk iPhone pada tahun 2015. Hingga saat ini, Gojek sudah tersebar di lebih dari 100 kota di Indonesia. Pada April 2021, aplikasi Gojek sudah diunduh sebanyak lebih dari 190 juta unduhan. Saat ini, Gojek telah hadir di 4 negara Asia Tenggara yaitu Indonesia, Vietnam, Thailand, dan Singapura (Gojek, t.t.). Di Indonesia sendiri Gojek telah beroperasi di 167 kota dan kabupaten. Berikut wilayah operasi Gojek di Indonesia :

Tabel 4.1

Daftar Wilayah Operasioan Gojek di Indonesia

No.	Kota/Kabupaten	No.	Kota/Kabupaten
1	Aceh Besar	85	Kota Binjai
2	Agam	86	Kota Bukittinggi
3	Badung	87	Kota Kediri

4	Balikpapan	88	Kota Madiun
5	Bandar Lampung	89	Kota Malang
6	Bandung	90	Kota Medan
7	Bangka Tengah	91	Kota Mojokerto
8	Bangli	92	Kota Padang
9	Banjar	93	Kota Padang Panjang
10	Banjarbaru	94	Kota Padang Sidempuan
11	Banjarmasin	95	Kota Pasuruan
12	Bantul	96	Kota Payakumbuh
13	Banyuasin	97	Kota Pematang Siantar
14	Banyumas	98	Kota Probolinggo
15	Banyuwangi	99	Kota Sabang
16	Barito Kuala	100	Kudus
17	Batam	101	Kulon Progo
18	Batang	102	Kuningan
19	Batu	103	Kutai Kartanegara
20	Bekasi	104	Lampung Selatan
21	Belitung	105	Langkat
22	Bengkalis	106	Lima Puluh Koto
23	Bitung	107	Lombok Barat
24	Bogor	108	Lombok Tengah
25	Bone Bolango	109	Luwu
26	Boyolali	110	Magelang
27	Brebes	111	Magetan
28	Buleleng	112	Majalengka
29	Ciamis	113	Manado
30	Cilegon	114	Maros
31	Cilacap	115	Mataram
32	Cimahi	116	Merauke
33	Cirebon	117	Metro
34	Deli Serdang	118	Minahasa
35	Demak	119	Minahasa Utara
36	Denpasar	120	Muaro Jambi
37	Depok	121	Nganjuk
38	Donggala	122	Ngawi
39	Garut	123	Padang Pariaman
40	Gianyar	124	Palembang
41	Gorontalo	125	Palopo
42	Gowa	126	Palu
43	Gresik	127	Pamekasan
44	Gunung Kidul	128	Pandeglang

45	Indramayu	129	Pangkal Pinang
46	Jakarta Barat	130	Pati
47	Jakarta Pusat	131	Pekalongan
48	Jakarta Timur	132	Pangkal Pinang
49	Jakarta Selatan	133	Pati
50	Jakarta Utara	134	Pekalongan
51	Jambi	135	Pekanbaru
52	Jember	136	Pemalang
53	Jembrana	137	Ponorogo
54	Jepara	138	Pontianak
55	Jombang	139	Sampang
56	Kab. Kediri	140	Semarang
57	Kab. Madiun	141	Serang
58	Kab. Malang	142	Sidoarjo
59	Kab. Pasuruan	143	Simalungan
60	Kab. Mojokerto	144	Sleman
61	Kab. Probolinggo	145	Sragen
62	Karanganyar	146	Subang
63	Karangasem	147	Sukabumi
64	Karawang	148	Sukoharjo
65	Kebumen	149	Sumedang
66	Kendari	150	Sumenep
67	Kelaten	151	Surabaya
68	Klungkung	152	Surakarta
69	Kodya Bandung	153	Tabanan
70	Kodya Bekasi	154	Tanah Datar
71	Kodya Bogor	155	Tangerang
72	Kodya Cirebon	156	Tanjung Pinang
73	Kodya Gorontalo	157	Tapanuli Selatan
74	Kodya Magelang	158	Tasikmalaya
75	Kodya Pekalongan	159	Tegal
76	Kodya Pontianak	160	Temanggung
77	Kodya Semarang	161	Tomohon
78	Kodya Sukabumi	162	Ujung Pandang
79	Kodya Tangerang	163	Purbalingga
80	Kodya Tasikmalaya	164	Purwakarta
81	Kodya Tegal	165	Purworejo
82	Konawe	166	Salatiga
83	Konawe Selatan	167	Samarinda
84	Kota Banda Aceh		

Berawal dari layanan transportasi, sekarang aplikasi Gojek memiliki lebih dari 20 layanan yang menjadi solusi untuk mengatasi masalah sehari-hari. Berkat itu juga, Gojek menjadi salah satu *platform* teknologi terbesar yang melayani jutaan pengguna di Asia Tenggara dengan mengembangkan tiga Super-app: untuk customer, mitra driver dan mitra merchant. Sesuai dengan logo terbaru Gojek : solv yang artinya Gojek memiliki berbagai solusi, untuk setiap situasi. Ingat bahwa di balik setiap tantangan, pasti ada solusi untuk melewatinya. Karena dengan Gojek, #PastiAdaJalan (Gojek, t.t.).

b. Visi Misi

Gojek memiliki visi dan misi yaitu sebagai berikut (Ojek.Onwae.Com, t.t.) :

Visi Gojek yaitu :

“Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia Kedepannya.”

Adapun misi dari Gojek:

- 1) Menjadi acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
- 2) Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.
- 3) Membuka Lapangan Kerja Selebar-lebarnya bagi masyarakat Indonesia.
- 4) Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
- 5) Menjaga Hubungan baik dengan berbagai pihak yang terkait dengan usaha ojek *online*.

c. Layanan Gojek

Dengan menggunakan aplikasi Gojek terdapat berbagai layanan mulai dari transportasi, pesan antar makanan, belanja, kirim-kirim barang, pembayaran, pijat, sampai bersih-bersih rumah dan kendaraan (Gojek, t.t.).

1) GoRide

GoRide adalah layanan antar-jemput menggunakan sarana sepeda motor. Dengan GoRide penumpang dapat pergi ke manapun dengan mudah, cepat, aman dan nyaman. Keunggulan lainnya adalah cepat melintasi kemacetan. Hal tersebut dikarenakan kendaraan yang digunakan merupakan kendaraan roda dua sehingga dapat menerjang kemacetan dengan mudah. Selain itu aman digunakan karena pengemudi terdaftar dan berlisensi dengan atribut lengkap serta catatan perjalanan yang transparan dan tersedianya fitur bagikan perjalanan dan tombol darurat di aplikasi dan terdapat asuransi yang selalu melindungi.

GoRide beroperasi setiap hari selama 24 jam. Pengguna melakukan pemesanan melalui aplikasi dengan memasukkan alamat yang dituju dan langsung mengetahui biaya perjalanan. Lalu menentukan lokasi penjemputan. Setelah mengkonfirmasi pesanan, driver terdekat akan terinfo dan dapat melihat konfirmasi tersebut secara langsung. Setelah itu, pengemudi yang terpilih akan menjemput dan melakukan perjalanan sesuai pesanan. Pengguna dapat memberikan rate dan ulasan atau komentar kepada pengemudi melalui aplikasi terkait layanan yang diberikan.

2) GoCar

Jika GoRide adalah transportasi dengan menggunakan motor, maka GoCar adalah layanan transportasi dengan menggunakan mobil. Dalam layanan ini Gojek mengandalkan keamanan, kenyamanan dan juga gaya. Layanan angkutan mobil ini berkapasitas hingga maksimal 6 orang. Setiap driver GoCar pun

siap mengantar penumpang sampai ke tujuan. Sama seperti GoRide, sebelum memesan layanan ini pastikan posisi penjemputan telah berada pada titik yang benar untuk memudahkan driver mendatangi lokasi. Apabila terkena macet, maka biaya pembayaran tidak akan berubah dan tetap sesuai tarif yang tertera pada aplikasi.

3) GoFood

GoFood adalah layanan pesan antar makanan yang menyediakan beragam jenis makanan dan minuman yang ditawarkan oleh 550.000 mitra merchant yang sudah terdaftar. Pengemudi akan mengambil makanan yang telah dipesan menuju ke lokasi pengantaran sesuai dengan aplikasi. Langkah awal layanan ini adalah memilih makanan dari berbagai rekomendasi aplikasi atau mencari menu atau restoran melalui fitur pencari. Setelah itu menentukan makanan yang akan dipesan dan masukan alamat pemesan. Lalu driver siap mengantar. Pembayaran dapat dilakukan langsung atau melalui GoPay yang merupakan sebuah aplikasi cerdas yang memberikan layanan pembayaran dan transaksi secara *online*.

4) GoPay

GoPay adalah dompet digital serba bisa. Mulai dari transaksi cepat untuk semua layanan Gojek, membayar di restoran, supermarket, pulsa, ecommerce, atau membayar berbagai tagihan, hingga mengirim atau menerima uang dengan mudah semua bisa dilakukan dengan Gopay.

5) GoBox

GoBox adalah layanan mobil box atau *pick up* untuk berbagai keperluan. Pada bulan April 2021 GoBox telah hadir di 20 kota Indonesia seperti Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Bandung, Yogyakarta, Semarang, Surabaya, Bali, Medan, Palembang, Balikpapan, Makassar, Malang, Solo, Karawang,

Tasikmalaya, Serang, dan Cirebon. Layanan ini tidak memiliki jarak maksimal dalam mengirimkan barang. Skema harga sangat transparan karena sudah tertera sebelum pemesanan dan harga berdasarkan jenis kendaraan serta jarak pengiriman.

Layanan ini sangat aman untuk para pelanggan sehingga pelanggan tidak perlu khawatir saat driver sedang melakukan pengiriman karena mitra dan kendaraan sudah melalui proses verifikasi dan pengecekan keamanan serta dengan menggunakan aplikasi Gojek lokasi barang dan kurir dapat dilacak keberadaannya.

6) GoTix

GoTix merupakan layanan pembelian tiket nonton, tiket konser, tiket pertandingan olahraga, tiket wisata, dan berbagai tiket aktivitas menarik lainnya. GoTix berada dalam aplikasi Gojek sehingga pelanggan tidak perlu mengunduh aplikasi baru untuk membeli berbagai macam tiket yang dibutuhkan. Dengan menggunakan layanan ini pelanggan tidak perlu takut kehabisan tiket film yang ingin ditonton karena tiket yang tersedia disini dapat dipesan sebelum filmnya tayang. Pembayaranpun sangat mudah, pembayaran GoTix ini bisa melalui GoPay, transfer bank, dengan menggunakan kartu kredit atau paylater.

7) GoMed

GoMed adalah layanan kesehatan untuk memudahkan akses layanan berkualitas yang disediakan oleh dokter dan lembaga kesehatan terpercaya bagi pengguna Gojek di Indonesia. Layanan yang disediakan antara lain pengguna dapat berkonsultasi langsung dengan para dokter umum maupun spesialis, pengguna juga dapat membeli obat dan vitamin yang akan diantar kurang dari 60 menit, layanan ini juga memudahkan pengguna untuk membuat janji kunjungan ke rumah sakit maupun klinik sehingga tidak perlu mengantri, selain layanan kesehatan untuk manusia, GoMed juga

menyediakan layanan konsultasi dengan dokter hewan terpercaya dan berpengalaman.

8) GoSend

GoSend adalah layanan kurir instan untuk mengantarkan barang dan dokumen. Layanan ini dapat diakses setiap hari selama 24 jam penuh. Dengan menggunakan layanan ini paket akan sampai secepat mungkin dan GoSend memiliki fitur yang bisa melacak lokasi paket dan kurir sehingga terjamin keamanan serta kerahasiannya paket tersebut. Selain menjadi layanan pengiriman yang cepat, mudah, dan dapat diandalkan, Gojek juga memastikan keamanan dengan memberikan asuransi untuk setiap paket yang dikirimkan.

Cara menggunakan layanan ini yaitu dengan mengisi detail pengiriman dan pengambilan paket untuk memudahkan driver dalam mengambil atau mengantarkan paket. Lalu pilih layanan pengiriman yang dibutuhkan karena GoSend dapat mengirim paket langsung dengan cepat atau tidak cepat namun paket sampe di hari yang sama. Setelah itu pilih metode pembayaran, untuk pelanggan yang tidak memiliki uang tunai GoSend dapat dibayar melalui uang digital yakni GoPay. Setelah semua itu dilakukan maka kurir akan datang dan barang siap diantar.

9) GoBiz

GoBiz adalah aplikasi super dari Gojek yang diperuntukan khusus untuk para pebisnis di Indonesia. Layanan yang ada di dalamnya mulai dari kelola pesanan GoFood dan toko, terima pembayaran GoPay, analisa laporan penjualan, sampai dengan membuat promo. Layanan ini sangat membantu pebisnis dalam mengembangkan usahanya.

10) GoMart

GoMart adalah layanan pemenuhan kebutuhan sehari-hari. GoMart bekerja sama dengan toko-toko terbaik di berbagai kota di

Indonesia. GoMart juga menawarkan berbagai promo harga yang dapat pengguna gunakan untuk berbelanja. Produk yang dipesan dalam aplikasi ini pasti tersedia dan dalam keadaan yang segar karena stok diperbarui setiap harinya. Toko partner dari GoMart yaitu Lottemart, The Food Hall, Alfamart, Alfamidi, Prima Freshmart, Best Meat, Sayurbox, Kibif, dan juga Watson.

Cara belanja dengan praktis dan mudah di GoMart yaitu dengan cara tentukan alamat pengiriman dan memilih toko yang sesuai dengan kebutuhan, lalu tambahkan produk yang ingin dibeli pada keranjang yang telah disediakan, setelah semua dimasukkan ke keranjang periksalah kembali belanjaan yang akan dibeli, setelah pemilihan metode pembayaran dan klik pesan maka asisten belanja GoMart akan membelanjakan pesanan dan driver Gojek siap mengantarkannya.

2. Komunitas Morfoza

Komunitas merupakan kumpulan individu yang di dalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, preferensi, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain yang serupa (Wenger, 2002). Dalam sebuah komunitas terjadi relasi pribadi yang erat antar anggota komunitas tersebut karena adanya kesamaan ketertarikan atau nilai.

Di Purwokerto terdapat berbagai komunitas ojek *online* yang menaungi para pengemudi Gojek maupun pengemudi Grab. Dari berbagai macam komunitas ojek *online* ini terdapat 5 komunitas besar yaitu Langlang Jagad, Morfoza, Solider Plat R, D'Semar, dan Komunitas Gerakan Anak Bangsa Indonesia. Komunitas yang lainnya merupakan komunitas kecil yang berafiliasi dengan ke lima komunitas besar tersebut (Wahyu, wawancara, 21 Mei 2021). Purwokerto juga memiliki komunitas lainnya seperti Komunitas Driver Ibu-Ibu atau Mbekayu Gojek Grab Purwokerto, yang mana di dalamnya beranggotakan 30 wanita tangguh pengemudi ojek *online*(Cici, Wawancara, 21 Mei 2021). Selanjutnya ada

komunitas ayah hebat, komunitas yang beralamat di Jalan Bank ini memiliki anggota sebanyak 35 orang (Edi, Wawancara, 21 Mei 2021).

Komunitas besar yang disebutkan di atas antara lain yaitu Komunitas Solider Plat R yang merupakan komunitas pengemudi Gojek maupun Grab. Komunitas ini pada awalnya memiliki lebih dari 50 orang anggota, namun kini hanya tersisa 35 orang anggota saja (Tayo, Wawancara, 21 Mei 2021). Komunitas besar lainnya yaitu komunitas Gerakan Anak Bangsa Indonesia. Komunitas Gerakan Anak Bangsa Indonesia memiliki 200 orang anggota yang aktif dan non aktif. Banyaknya anggota dikarenakan Komunitas GAB Indonesia mengkordinir komunitas lainnya, berikut nama-nama komunitas yang berafiliasi dengan GAB Indonesia yaitu, Komunitas Green Black Satria, Murah Meriah Selter, Gojek Ovis Street, Anak Jalanan, dan Padox's (Anang, Wawancara, 21 Mei 2021). Selanjutnya yaitu Komunitas Morfoza yang dipilih oleh peneliti untuk dijadikan objek penelitian, lengkapnya sebagai berikut :

a. Sejarah berdirinya Komunitas Morfoza



Gambar 4.2

Logo Komunitas Morfoza

Komunitas Morfoza merupakan komunitas pengemudi ojek *online* yang berdomisili di Jalan Pemuda, Purwokerto Barat, kini berganti nama. Komunitas ini berdiri pada pertengahan tahun 2018 dengan nama Hanacaraka. Namun dalam kegiatannya Hanacaraka berafiliasi dengan LSM setempat sehingga semua kegiatannya terikat. Setelah berjalan kurang lebih setahun, pada tanggal 27 Juli 2019 komunitas ini tidak lagi

berafiliasi dengan LSM manapun dan berganti nama menjadi komunitas Morfoza (Wahyu, wawancara, 06 Agustus 2020).

Komunitas ojek *online* ini pada awalnya terbentuk karena beberapa pengemudi yang satu tempat pangkalan lalu memiliki keluhan dan frekuensi yang sama. Dari beberapa individu itu, kini komunitas Morfoza memiliki anggota sebanyak 60 orang. Komunitas yang bernama Morfoza ini berasal dari kata metamorfosis, nama morfoza dipilih karena diharapkan komunitas ini akan selalu berubah ke arah yang lebih baik lagi (Muflihun, wawancara, 9 Maret 2021).

Komunitas yang kini diketuai oleh Bapak Yudis memiliki kegiatan antara lain kopdar dan kegiatan sosial. Kegiatan kopdar ini dilakukan rutin dalam kurun waktu 3 bulan sekali yang dimaksudkan untuk membangun komunikasi dan mempererat hubungan kekeluargaan antar anggota. Selain tempat berkumpul dan berbagi cerita, komunitas Morfoza juga melakukan kegiatan sosial seperti pengawalan ambulance dan pembagian sembako atau makanan kepada tukang becak di daerah pasar manis serta stasiun Purwokerto.

b. Visi dan Misi Komunitas Morfoza (Muflihun, wawancara, 9 Maret 2021)

1) Visi

Komunitas Morfoza memiliki Visi yaitu “Memiliki basecamp sendiri.”

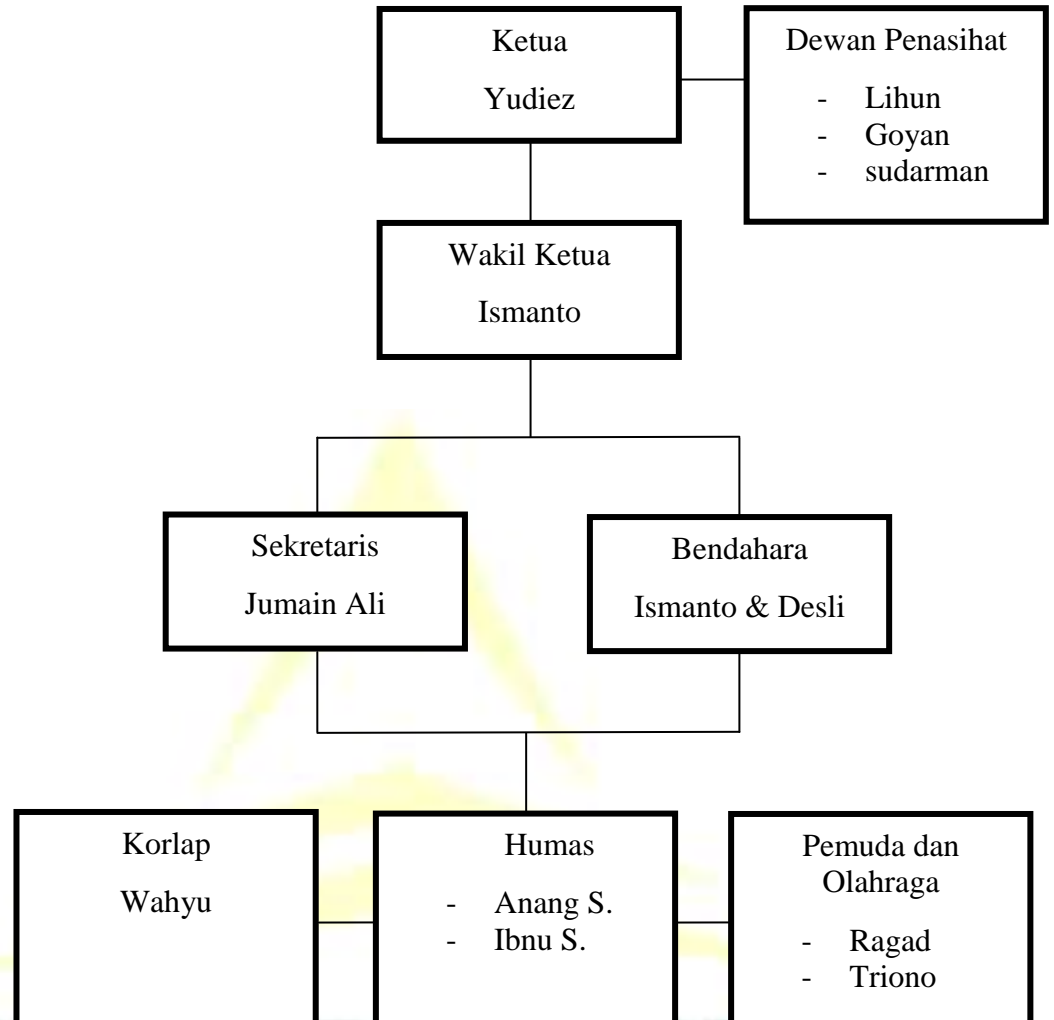
2) Misi

Misi dari komunitas Morfoza adalah sebagai berikut

- a) Menjadikan komunitas yang besar, mandiri, dan netral.
- b) Menjadikan komunitas untuk anggota sebagai wadah atau keluarga kedua setelah di rumah.
- c) Saling guyub dan rukun antar anggota.
- d) Menjadikan basecamp sebagai tempat prioritas orderan gojek atau grab.

c. Struktur Organisasi

Berikut adalah struktur organisasi Komunitas Morfoza:



Gambar 4.3

Struktur Komunitas Morfoza

d. Anggota

Berikut adalah daftar nama anggota :

No.	Nama	No.	Nama
1	Adam	31	Lihun
2	Ade	32	Mahfud
3	Adi	33	Mail
4	Anang	34	Mizan
5	Anto	35	Murfid

6	Angga	36	Misbah
7	Anto Mio	37	Nanang
8	Ardhi	38	Nedi
9	Arif Kucir	39	Nirwan
10	Arif Notog	40	Ponco
11	Bibit 2	41	Panji
12	Cahyo	42	Ragad
13	Cahyadi	43	Rahmat
14	Damar	44	Rasman
15	Darman	45	Rendi
16	Didi	46	Sharip
17	Dedi	47	Sidoel
18	Desli	48	Sigit
19	Edo	49	Tarwan
20	Eman	50	Tarwono
21	Eza	51	Tofik
22	Febri	52	Tomi
23	Goyan	53	Topan
24	Hamdan	54	Triyono
25	Heri	55	Udin
26	Ismanto	56	Unang
27	Jamil	57	Vian
28	Julian	58	Wahyu
29	Jumain Ali	59	Yayan
30	Jupe	60	Yudiez

Tabel 4.2
Daftar Nama Anggota Komunitas Morfoza

B. Peraturan Ojek *Online*

PT. Gojek Indonesia merupakan penyedia jasa aplikasi angkutan ojek *online* pertama di Indonesia yang dirintis pada tahun 2010. Namun pada saat itu hanya tersedia layanan ojek dan pemesanan melalui *call center* sehingga Gojek belum terlalu dikenal oleh masyarakat. Lalu pada tahun 2015 PT. Gojek Indonesia mulai menghadirkan sistem aplikasi yang bisa di akses melalui *smartphone* untuk memudahkan pelanggan dalam melakukan pesanan terhadap layanan jasa Gojek. Dengan sistem ini pengemudi juga menjadi lebih

mudah untuk mendapatkan akses dari pelanggan dengan mengetahui informasi lokasi pelanggan untuk penjemputan karena telah dilengkapi *Global Positioning System* (GPS) dalam aplikasi Gojek (Gojek, t.t.).

Setelah aplikasi Gojek ini *lauching*, Gojek pun menjadi transportasi kegemaran masyarakat karena sebagai perusahaan perintis penyedia jasa aplikasi angkutan ojek *online*. Gojek sering melakukan perubahan terhadap harga tarif layanannya dengan memberikan tarif yang murah. Tujuan awalnya untuk memperkenalkan Gojek sekaligus mencari mitra dan pelanggan sebanyak-banyaknya. Tercatat dalam *website* resminya lebih dari 2 juta orang sudah bergabung menjadi mitra *driver* Gojek yang siap melayani transportasi masyarakat Indonesia. Operasional Gojek juga sudah tersebar di kota-kota besar seluruh Indonesia (Gojek, t.t.).

Tiap kebijakan pada aplikasi Gojek dalam penetapan harga tarif layanan tentu mengalami pengaruh besar terhadap kesejahteraan mitranya yaitu pengemudi. Perubahan tarif pada aplikasi Gojek dilakukan secara sepihak oleh pengelola Gojek, pengemudi selaku mitranya wajib mengikuti segala kebijakan yang telah diatur oleh PT. Gojek Indonesia. Penulis menemukan banyak aturan yang dibuat secara sepihak yang merugikan kepentingan mitra pengemudi, namun karena mitra pengemudi membutuhkan pekerjaan bahkan beberapa dari mereka menjadikan profesi pengemudi ojek *online* ini sebagai pekerjaan tetap untuk memenuhi kebutuhan mereka, maka mereka harus menerima perjanjian sepihak tersebut. Adapun perubahan tarif pada aplikasi Gojek yang terus menerus berganti yaitu (kerja, t.t.) :

Tabel 4.3

Perbahan Tarif Gojek Oleh Pengelola

No.	Tahun	Harga	Keterangan
1	Awal 2014	Rp. 10.000	Kemana saja maksimal 25 kilometer
2	Awal 2015	Rp. 15.000	Kemana saja maksimal 25 kilometer
3	September 2015	Rp. 15.000	<i>Rush Hour</i> (16.00 – 19.00 WIB) Untuk 6 km pertama
		Rp. 2.500/km	<i>Rush Hour</i> (16.00 – 19.00 WIB) Setelah 6 km pertama

		Rp. 15.000	Di luar <i>Rush Hour</i> kemana saja maksimal 25 kilometer
4	Akhir 2015	Rp. 12.000	1-10 km
		Rp. 15.000	10 km sampai 15 km
		Rp. 2.000/ km	lebih dari 15 kilometer
4	Februari 2016	Tarif sama	<i>Rush Hour</i> (06.00 - 09.00) dan (16.00 - 19.00) pelanggan dikenai tarif tambahan sebesar Rp. 5.000
5	April 2016	Rp. 1.500/km minimum pembayaran Rp. 12.000	Jam normal
		Rp. 2.000/km minimum pembayaran Rp. 15.000.	<i>Rush Hour</i>
6	Agustus 2016	Rp. 1.500/km minimum pembayaran Rp. 4.000	Jam normal
		Rp. 2.000 /km minimum pembayaran Rp. 8.000	<i>Rush Hour</i>
7	Agustus 2018	Rp. 2.200 – Rp. 3.300 / km	Jarak dekat
8	Desember 2018	Rp. 1.600/km	24 Jam

Pergantian tarif Gojek merupakan bentuk penyesuaian dari pengelola Gojek terhadap pesaing, pasar, dan kebijakan pemerintah. Pesaing Gojek ojek mulai muncul pada bulan Mei 2015 ketika Grab Taxi meluncurkan layanan Grab Bike di Indonesia. Seluruh pengguna aplikasi GrabTaxi bisa langsung memesan Grab Bike tanpa harus mengunduh aplikasi baru. Setelah banyak permintaan dari masyarakat serta hadirnya kompetitor perusahaan ojek *online* baru seperti Grab dan Uber, pengelola Gojek melakukan penyesuaian harga tarif dengan mempertimbangkan kompetisi seperti melihat apa yang Grab dan Uber lakukan, begitu juga dengan transportasi konvensional. Kebijakan itu (dapat dilihat pada tabel) pun seketika membuat para pengemudi merasa keberatan, sebabnya dengan penurunan tarif atas kebijakan baru tersebut berakibat ke pengemudi karena mengalami penurunan pendapatan yang sangat signifikan (kerja, t.t.).

Selain karena tarif turun, pengemudi juga menyesalkan sistem bonus dengan penilaian *performance*. Sistem *performance* dinilai makin sulit untuk mendapatkan bonus dan tentu saja tenaga para pengemudi yang menjadi tumbalnya. Ribuan pengemudi pun sempat melakukan aksi demonstrasi di beberapa daerah seperti pada kejadian 23 November 2017. *Driver* Gojek menggelar demo *long march* dari Departemen Perhubungan menuju Istana Negara. Dalam aksinya *driver* memprotes rendahnya tarif yang ditetapkan oleh PT. Gojek Indonesia. *Driver* mengaku ditindas dari tarif Rp. 4.000,- menjadi Rp. 1.600 per kilometer, penurunan tersebut terjadi secara tiba-tiba tanpa ada pemberitahuan terlebih dahulu (Lihun, wawancara, 09 Maret 2021).

Penulis menilai pengelola Gojek dalam menentukan tarif atau kebijakan lainnya hanya mementingkan keuntungan pihaknya tanpa tanpa memikirkan nasib pengemudi yang Gojek sebut sebagai mitra. Gojek juga menurunkan harga tarifnya yang sangat murah dikarenakan ingin memberikan peluang yang lebih besar untuk masyarakat di seluruh wilayah perkotaan Indonesia agar lebih meminati untuk menggunakan jasa ojek *online* Gojek dengan harga yang lebih murah dan mudah untuk dijangkau oleh masyarakat. Selain itu, penurunan harga tarif Gojek juga dikarenakan adanya persaingan dengan kompetitor lain seperti Grab dan Uber yang mulai hadir di Indonesia dan berani memasang tarif harga yang lebih murah dari tarif Gojek sebelumnya.

Disisi lain, langkah pengelola Gojek membuat para pelanggan menyukai kebijakan baru atas penurunan tarifnya. Pelanggan tidak perlu mengeluarkan uang lebih untuk perjalanan yang mungkin hanya 1-5 kilometer. Kabar ini tentu menggembirakan dan lebih disukai oleh pelanggan. Namun, tentu Gojek tidak hanya hidup bergantung pada pelanggannya saja, tetapi juga para pengemudinya sebagai mitra yang loyal. Persaingan antara Gojek, Grab, dan Uber secara perlahan menjadi penghalang startup-startup baru dibidang ojek *online* seperti Lady-jek, Ok-jek, dan Blue-jek yang tidak memiliki investor besar seperti Gojek dan Grab Bike tidak bisa memberi tarif promo dan memiliki harga dengan selisih yang cenderung tinggi sehingga tidak bisa bersaing dengan kedua perusahaan tersebut.

Dampak positif yang dihasilkan dengan adanya angkutan umum berbasis *online* tersebut juga diiringi dengan dampak negatif yang dirasakan pihak lain, yaitu para ojek konvensional yang mulai merasa bahwa adanya ojek *online* ini mengancam keberadaannya, sehingga menganggap bahwa ojek *online* tersebut merupakan saingannya. Sebenarnya perusahaan ojek *online* ini juga sudah membuka kesempatan kepada para pengemudi ojek konvensional untuk bergabung menjadi mitranya, namun kendala pengetahuan dan usia juga menjadi pembatas adanya ketimpangan. Seperti para pengemudi ojek konvensional tidak bisa mengoperasikan aplikasi yang ada sehingga mereka tidak bisa mengikuti dan mengimbangi adanya kemajuan teknologi yang sebenarnya dapat mempermudah kegiatan sehari-hari. Selain ojek konvensional, para pengemudi bemo atau angkutan kota juga merasakan hal yang sama dimana penumpang mereka berkurang secara drastis semenjak adanya angkutan umum berbasis *online* ini (Watung dkk., 2020).

Merasa adanya angkutan umum berbasis *online* dapat mengancam keberadaannya maka Organisasi Angkutan Darat (Organda) melakukan upaya dalam menghadapi pesaingnya yaitu angkutan umum berbasis *online* melakukan tuntutan kepada pemerintah dengan menyatakan bahwa angkutan umum berbasis *online* ini dinilai tidak layak karena melanggar Pasal 139 ayat (4) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang mengatur "Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan".

Perselisihan ini membuat pemerintah turun tangan dengan mengeluarkan peraturan baru untuk mencari jalan tengah terhadap dua angkutan umum yang saling berselisih tersebut khususnya dalam hal pengaturan tarif karena masalah utamanya ada pada tarif angkutan umum yang berbasis *online* yang jauh lebih murah karena terus menerus memberikan promo kepada para pelanggannya sehingga angkutan umum berbasis *online* ini lebih banyak diminati oleh masyarakat, sehingga Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri

Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Permenhub No. 26 Tahun 2017). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 sebagai payung hukum yang bertujuan untuk memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum. Sedikitnya ada 11 poin yang ditekankan dalam aturan tersebut, antara lain argometer taksi, tarif, wilayah operasi, kuota/perencanaan kebutuhan, persyaratan minimal 5 kendaraan, bukti kepemilikan kendaraan bermotor, Domisili Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), dan peran aplikator. Pembahasan besaran tarif angkutan sesuai yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi.

Kemudian penetapan tarif angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah. Tarif batas atas dan tarif batas bawah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan atas usulan Kepala BPTJ atau Gubernur sesuai dengan kewenangannya. Usulan tarif angkutan sewa khusus batas atas dan batas bawah terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan (Rahman, 2019). Dengan adanya peraturan tersebut Angkutan Umum berbasis *online* juga merasa dirugikan, maka dari itu Mahkamah Agung mengadakan uji materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 yang diajukan oleh pelaku usaha angkutan umum berbasis *online* yang merupakan pelaku bisnis skala mikro dan kecil dibidang industri Angkutan sewa khusus.

Dicabutnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tersebut mengakibatkan tidak lagi berlakunya tarif batas atas maupun batas bawah pada persahaan angkutan umum berbasis *online* tersebut, sehingga perusahaan masih bebas dalam menerapkan promo. Seiring dengan berjalannya waktu, Grab mengakuisisi Uber yang mengakibatkan pengemudi

dari Uber menjadi pengemudi Grab yang artinya pengemudi Grab semakin banyak untuk menyaingi Gojek yang mana telah lebih dahulu menguasai daerah di Indonesia. Dominasi Gojek dan Grab terlihat sangat jelas di dalam pasar persaingan usaha angkutan umum berbasis *online* karena hanya tersisa mereka berdua yang mampu bertahan dan menguasai hampir seluruh tempat di Indonesia terutama kota-kota besar, bahkan perang promo juga terus menerus mereka lakukan. Hal tersebut dikhawatirkan akan menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat diantara keduanya.

Hingga akhirnya munculah peraturan baru pada tanggal 1 Mei 2019 yaitu Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Menteri Perhubungan menetapkan pedoman perhitungan biaya jasa pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi". Menteri Perhubungan menetapkan tarif biaya jasa yang harus dipatuhi oleh ojek *online* Indonesia untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi terdiri dari biaya jasa batas bawah, biaya jasa batas atas dan biaya jasa minimal (*KP_348_TAHUN_2019.pdf*, t.t., hlm. 3).

Ketiga biaya jasa tersebut merupakan biaya jasa yang sudah mendapat potongan biaya tidak langsung berupa biaya sewa pengguna aplikasi. Adapun biaya jasa minimal merupakan biaya jasa yang harus dibayar oleh penumpang untuk jarak tempuh paling jauh 4 kilometer. Kemenhub juga membatasi perusahaan ojek *online* Indonesia termasuk PT. Go-Jek Indonesia agar tidak menetapkan tarif layanannya melebihi tarif maksimum atau lebih kurang dari biaya jasa batas atas yang telah ditetapkan. Adapun sistem biaya jasa batas bawah, biaya jasa batas atas dan biaya jasa minimal ditetapkan oleh Kemenhub berdasarkan 3 zonasi dalam keputusan penetapan ke-5 Nomor. KP 348 Tahun 2019 sebagai berikut :

1. Zona I meliputi wilayah:
 - a. Sumatera dan sekitarnya;

- b. Jawa dan sekitarnya selain Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
- c. Bali;
2. Zona II meliputi wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
3. Zona III meliputi wilayah:
 - a. Kalimantan dan sekitarnya;
 - b. Sulawesi dan sekitarnya;
 - c. Kepulauan Nusa Tenggara dan Sekitarnya;
 - d. Kepulauan Maluku dan sekitarnya; dan
 - e. Papua dan sekitarnya.

Selanjutnya, dalam Keputusan Menteri Nomor 348 Tahun 2019 tersebut juga disebutkan mengenai besaran biaya jasa berdasarkan sistem zonasi sebagai berikut :

1. Besaran Biaya Jasa Zona I :
 - a. Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 1.850/km;
 - b. Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.300/km; dan
 - c. Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 7.000 s.d. Rp. 10.000,-
2. Besaran Biaya Jasa Zona II :
 - a. Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.000/km;
 - b. Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.500/km; dan
 - c. Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 8.000 s.d. Rp. 10.000,-
3. Besaran Biaya Jasa Zona III :
 - a. Biaya jasa batas bawah sebesar Rp. 2.100/km;
 - b. Biaya jasa batas atas sebesar Rp. 2.600/km; dan
 - c. Biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp. 7.000 s.d. Rp. 10.000.

Adapun perusahaan aplikasi atau *provider* PT. Go-Jek Indonesia menerapkan besaran biaya jasa batas atas, biaya jasa batas bawah dan biaya jasa minimal berdasarkan sistem zonasi sebagaimana yang diatur oleh

keputusan Menteri. Keputusan Menteri juga menerapkan perusahaan aplikasi ojek *online* di Indonesia termasuk PT. Gojek Indonesia untuk menerapkan biaya tidak langsung atau yang disebut juga biaya sewa pengguna aplikasi paling tinggi yaitu 20% sedangkan 80% nya lagi ialah biaya langsung untuk para pengemudi atau pemakai aplikasi atas penggunaan jasa dan penyertaan saham miliknya. Untuk menjamin keberlangsungan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat juga para pengemudi atau *driver* sebagai pengguna aplikasi, besaran biaya jasa dapat dievaluasi paling lama setiap tiga bulan. Dalam evaluasi ini bertujuan untuk mengukur dari berbagai komponen yaitu dampak pada pengguna seperti penghasilan, jumlah order dan respons konsumen seperti keluhan mahal tidaknya tarif atas kebijakan yang baru. Adapun para pihak pemerintah seperti Menteri, Gubernur atau Bupati serta Wali kota turut melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan Menteri.

Kemenhub mengeluarkan aturan untuk mengatur ojek *online* agar terhindar dari pro dan kontra atas persoalan tarif. Karena sebelumnya ojek *online* pun masih belum memiliki aturan khusus. Pemerintah juga melindungi perusahaan ojek *online* yang ada di Indonesia ini agar tidak mati salah satunya dan tidak ada monopoli antar perusahaan ojek *online* sehingga proses bisnis ini berkembang dengan baik di Indonesia. Penetapan tarif ojek *online* ini bukan sepihak dari Kemenhub saja. Tarif tersebut juga melalui pertimbangan banyak pihak termasuk permintaan pengemudi ojek *online* dan Komisi V DPR RI. Dengan adanya KP 348 Tahun 2019 ini menunjukkan bahwa bukti tanggung jawab seorang pemimpin kepada rakyatnya. Selain itu pemerintah yang mana pemimpin atau amirul mukminin harus memiliki sikap yang adil dalam memberikan kebijakan-kebijakan yang dapat mensejahterakan semua golongan. Sebagaimana yang terkandung dalam surat An-Nisa Ayat 58 yaitu :

﴿ إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ

تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا ﴿٥٨﴾

“Sungguh, Allah menyuruhmu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan apabila kamu menetapkan hukum di antara manusia hendaknya kamu menetapkannya dengan adil. Sungguh, Allah sebaik-baik yang member pengajaran kepadamu. Sungguh, Allah Maha Mendengar, Maha Melihat.”

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa adanya peraturan baru atau KP 348 Tahun 2019 didasarkan atas beberapa pertimbangan, yaitu:

1. Untuk menjaga stabilitas persaingan usaha antar Perusahaan Ojek *online*.
2. Agar transportasi umum konvensional seperti angkutan kota dapat bersaing dengan ojek *online*.
3. Agar pengelola ojek *online* tidak terus menerus melakukan pergantian tarif yang dapat merugikan pengemudi.
4. Agar ojek *online* memiliki payung hukum sehingga diakui sah sebagai transportasi umum.
5. Untuk memberikan perlindungan kepada pengemudi dan penumpang khususnya terkait dengan keselamatan.

C. Dampak KP 348 Tahun 2019

Pengertian dampak menurut KBBI adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Dampak dapat bersifat biofisik dan atau dapat juga bersifat sosial ekonomi dan budaya. Untuk mengetahui bahwa suatu dampak atau perubahan telah terjadi, kita harus mempunyai bahan perbandingan sebagai acuan. Salah satunya adalah keadaan sebelum terjadi perubahan (Irawan, 2013).

Adanya KP 348 Tahun 2019 ini disebabkan karena banyaknya kenaikan permintaan dari masyarakat akan penggunaan jasa ojek *online*. Kementerian Perhubungan merasa bahwa dengan banyaknya penggunaan jasa ojek *online* sangat perlu untuk mengatur kembali biaya tarif untuk pengguna ojek *online*. Menteri perhubungan Budi mengatakan dengan diberlakukannya KP 348 Tahun 2019 diharapkan memberikan payung hukum terutama berkaitan dengan isu keselamatan. Dirjen Perhubungan Darat Budi Setyadi mengatakan, regulasi tersebut disusun dengan melibatkan berbagai unsur dari pemerintah, aplikator dan pengemudi. Serupa dengan menteri perhubungan, Dirjen Perhubungan Darat Budi Setyadi berharap, selain menetapkan biaya jasa, diharapkan regulasi tersebut melindungi pengemudi terutama dari segi keselamatan dan kesejahteraan. Terkait pemberlakuan biaya jasa, kedua perusahaan aplikasi Gojek dan Grab sepakat untuk mematuhi sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Dyan Shinto Nugroho (*Chief Of Public Policy and Government Relations Gojek Indonesia*) mengatakan Gojek turut menyambut baik implementasi PM 12/2019 dan KP 348/2019 (Informasi Publik, 2019).

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan pengguna aplikasi Gojek yaitu informan menyatakan terdampak dengan dikeluarkannya KP 348 Tahun 2019 tentang tarif dasar ini. Meskipun terdampak mereka tetap memakai alat transportasi ini. Namun, mereka mengurangi intensitas penggunaannya dan hanya memakai fasilitas Gojek jika terdesak saja. Seperti yang dijelaskan oleh Fiyya seorang mahasiswi UIN Saifuddin Zuhri dalam wawancaranya bahwa :

“Sebagai pengguna pasti terdampak dan memberatkan sekarang harganya, karena sebelum adanya peraturan tersebut biasanya saya hanya membayar Rp. 4000 sedangkan sekarang saya harus mengeluarkan minimal Rp. 9.000. Oleh karena itu, saya mengurangi memakai jasa ini. Saya menggunakannya jika sedang terburu-buru, selagi bisa dengan teman atau naik angkot, saya tidak akan menggunakan jasa transportasi Gojek ini.” (Fiyya, Wawancara, 6 April 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Fiyya (mahasiswi) tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai salah satu pengguna jasa

Gojek lainnya yakni Melita Karina Putri seorang karyawan swasta yang menyatakan bahwa :

“Sebagai pelanggan saya terdampak karena harganya naik namun penghasilan masih tetap sama. Karena itu saya memakai jasa Gojek ini jika mendesak saja, jika memungkinkan memakai transportasi lainya seperti angkutan kota, saya lebih memilih memakainya untuk menekan biaya pengeluaran. Selain harganya yang naik juga promo kini tidak ada, sungguh disayangkan” (Melita Karina Putri, Wawancara, 6 April 2021)

Berdasarkan informasi yang telah diberikan oleh kedua informan dapat disimpulkan bahwa adanya peraturan baru KP 348 Tahun 2019 tentang tarif dasar membuat para pengguna aplikasi Gojek mulai mengurangi penggunaan alat transportasi ini dan mulai menggunakan alat transportasi lainnya mengingat harga tinggi yang harus dikeluarkan oleh para pengguna jika mereka menggunakan fasilitas Gojek. Mereka hanya menggunakan aplikasi Gojek ini jika terdesak karena alat transportasi ini dinilai mudah untuk mendapatkannya.

Dampak dari adanya peraturan baru ini tidak hanya dirasakan oleh pengguna, tetapi juga sangat dirasakan oleh para pengemudi Gojek. Para informan mengatakan bahwa pendapatannya menurun semenjak peraturan baru tentang tarif dasar diberlakukan. Hal ini dibuktikan dengan wawancara dengan Pak Lihun selaku dewan penasihat pada komunitas Morfoza sebagai berikut :

“Sangat terdampak karena tarif naik dan orderan menurun jadi mengurangi pendapatan kami para pengemudi. Sebelum adanya peraturan, pendapatan saya sehari bisa Rp. 200.000 lebih, setelah adanya peraturan paling pendapatannya hanya Rp. 80.000 perhari. Kebanyakan pengguna Gojek belum sadar akan adanya kelebihan transportasi *online* ini, mereka hanya menimbang tarifnya mahal tanpa memikirkan kemudahan-kemudahan apa yang mereka dapatkan jika menggunakan jasa Gojek. Padahal kalo dipikir-pikir Gojek itu murah ketimbang transportasi umum lainnya yang mengharuskan mereka berjalan dulu untuk mencapainya, tidak efisien waktu dan tenaga. Sedangkan kalo Gojek mereka tinggal duduk diem di rumah semuanya terpenuhi.” (Lihun, wawancara, 09 Maret 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Pak Lihun (dewan

penasihat komunitas Morfoza) tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai salah satu pengurus komunitas Morfoza yakni Pak Anto yang mengatakan bahwa :

“Semenjak peraturan tersebut dikeluarkan, yang saya rasakan orderan saya menurun, mungkin karena pengguna Gojek mulai menggunakan moda transportasi umum lainnya. Kalo sebelum adanya peraturan tarif dasar pendapatan saya rata-rata Rp. 200.000 karena adanya insentif dari aplikator. Tapi setelah adanya kebijakan tarif dasar justru malah pendapatan menurun hampir 50% karena insentif hilang dan juga jumlah order menurun. Rata-rata paling diangka Rp. 100.000.” (Anto, wawancara, 09 Maret 2021).

Selain itu Pak Lihun juga menjelaskan mengapa pendapatan para pengemudi Gojek menurun, adapun pendapatnya sebagai berikut :

“Pertama-pertama gojek muncul di Purwokerto sekitaran tahun 2017. *Driver* itu untuk mendapatkan penghasilan menggunakan sistem poin. Satu orderan go ride itu 1 poin, satu orderan go food itu 2 poin, kalo go foodnya di atas 200.000 itu 3 poin, kalo go shop itu 1 poin. Kalo orderannya di atas 200.000 itu 2 point, nah kalo go mart itu 2 point. Nah kalo si driver ini dalam sehari atau 24 jam ini mencapai 20 poin, dari pihak Gojek akan memberikan bonus sebanyak 80.000 perhari, itu di luar dari pendapatan yang didapat dari penumpang. Itu waktu pertama kali *launching* di Purwokerto. Lambat laun program itu berjalan kemudian muncul peraturan pemerintah di Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019, kemudian dari pihak Gojek Indonesia itu menyesuaikan tarif dari perkilometranya naik kemudian dari bonusnya menurun. Untuk 20 poin itu bnusnya hanya Rp. 40.000. Kalo waktu itu 20 point bonusnya Rp. 80.000, di poin ke 14 dapet Rp. 40.000, di point ke 18 dapet Rp. 40.000. Setelah peraturan pemerintah itu kan harganya naik, lalu penumpang mulai enggan karena awalnya jarak minimal dia biasanya bayar Rp. 3.000 atau Rp. 4.000 karena disubsidi dari pihak Gojek, kini melonjak langsung menjadi Rp. 9.000 dan tidak ada subsidi. *Driver* pendapatannya mulai goyang dan menurun.”

Berdasarkan informasi yang telah diberikan oleh para informan, dapat disimpulkan yaitu para pengemudi memiliki pernyataan yang seragam terkait dampak Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor bahwa peraturan ini membuat masalah baru yang harus dihadapi oleh para mitra

pengemudi Gojek karena pada kenyataan di lapangan mitra pengemudi menghadapi dampak yang terjadi yaitu menurunnya jumlah permintaan konsumen yang kemudian memberikan dampak pula untuk hasil atau pendapatan yang diperoleh oleh mitra pengemudi Gojek. Selain dampak negatif yang timbul dari diberlakukannya KP 348 Tahun 2019, peraturan ini juga memberikan dampak positif yaitu dengan adanya KP 348 Tahun 2019 para pengemudi Gojek akhirnya memiliki payung hukum yang dapat melindunginya saat bekerja, perusahaan *online* Gojek dan Grabpun tidak lagi melakukan perubahan-perubahan tarif untuk saling bersaing karena adanya peraturan batas atas dan batas bawah yang di atur pada KP 348 Tahun 2019.

Meskipun mengalami penurunan orderan dan pendapatan mereka tetap istiqomah dalam pekerjaannya sebagai pengemudi Gojek untuk mencukupi kebutuhan keluarga dan mendapatkan kesejahteraan. Dalam Islam, bekerja mencari nafkah untuk keluarga merupakan amal shaleh. Hal tersebut sebagaimana firman Allah SWT dalam surat An-Nahl ayat 97 :

مَنْ عَمِلَ صَالِحًا مِّنْ ذَكَرٍ أَوْ أُنْثَىٰ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَلَنُحْيِيَنَّهٗ حَيٰوةً طَيِّبَةً ۗ

وَلَنَجْزِيَنَّهُمْ أَجْرَهُمْ بِأَحْسَنِ مَا كَانُوا يَعْمَلُونَ ﴿٩٧﴾

“Barang siapa mengerjakan kebaikan, baik laki-laki maupun perempuan dalam keadaan beriman, maka pasti akan Kami berikan kepadanya kehidupan yang baik dan akan Kami beri balasan dengan pahala yang lebih baik dari apa yang telah mereka kerjakan.”

Kesejahteraan merupakan jaminan atau janji Allah SWT yang diberikan kepada hambanya yang beriman kepada-Nya. Allah SWT akan memberikan balasan kepada siapapun yang beriman dan bertaqwa serta melaksanakan amal shaleh. Kehidupan yang baik merupakan kehidupan yang cukup, bahagia, santai dan puas dengan rezeki yang halal, termasuk di dalamnya mencakup seluruh bentuk ketenangan apapun dan bagaimanapun bentuknya (Katsir, , Basreisy, 1988: 595).

D. Indikator Kesejahteraan

Indikator merupakan suatu yang dapat memberikan petunjuk atau keterangan. Untuk dapat mengetahui tingkat kesejahteraan atau mengatakan seseorang telah mendapatkan kesejahteraan memang tidak mudah. Namun, hal ini dapat diketahui dengan memperhatikan indikator-indikator yang ada. Indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat menurut badan pusat statistik yaitu pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal serta fasilitas yang dimiliki, kesehatan anggota keluarga, dan tingkat pendidikan anggota keluarga. (BPS, 2014.pdf, t.t.)

1. Indikator pendapatan per Tahun

Menurut Ikatan Akuntan Indonesia (2015: 23.1), pengertian pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari pelaksanaan aktivitas entitas yang normal dan dikenal dengan sebutan yang berbeda, seperti penjualan, penghasilan jasa, bunga, dividen, royalti, dan sewa. Dalam penelitian ini maka pendapatan yang dimaksud berasal dari penghasilan jasa. Badan Pusat Statistik menyatakan bahwa pendapatan di atas Rp. 10.000.000 dalam setahun dapat dikatakan sebagai seseorang yang tergolong dalam pendapatan tinggi sedangkan pendapatan Rp. 5.000.000 tergolong dalam pendapatan yang sedang dan pendapatan per tahun kurang dari Rp. 5.000.000 tergolong ke dalam pendapatan yang rendah (BPS, 2014). Berikut adalah pendapatan yang para *driver* Gojek dari Komunitas Morfoza dapatkan setelah diberlakukannya peraturan baru. Dibuktikan dengan wawancara :

“Sesudah peraturan itu pendapatan saya antara Rp. 50.000 sampai dengan Rp. 75.000, mungkin saya termasuk yang pendapatannya kecil namun tetap saya syukuri saja. Rata-sata dalam setahun saya bisa mendapatkan Rp. 18.000.000 tetapi balik lagi tergantung saya rajin mencari orderan dan banyaknya orderan yang masuk atau tidak.” (Desli, wawancara, 24 Maret 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Pak Desli (Pengurus

komunitas Morfoza) tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai salah satu dewan penasihat komunitas Morfoza yakni Pak Lihun yang mengatakan bahwa :

“Setelah diberlakukannya aturan itu pendapatan saya rata-rata Rp. 80.000 perhari dan rata-rata Rp 25.000.000 setahun. Itu disebabkan juga karena saya pernah tidak narik beberapa bulan. Dari pihak Gojek kini sistem pemerataan sudah tidak ada lagi, siapa konsisten ia akan mendapat penghasilan, siapa yang tidak konsisten ya jangan berharap punya penghasilan. Dari pihak Gojek itu menerapkan sebuah aturan bahwa *driver* harus konsisten, misal dia berangkat jam 7 pagi, dia harus berangkat jam 7 pagi terus dan tidak memilih-milih pelanggan, tidak menolak orderan dan mendapatkan performa yang bagus. Jika itu terpenuhi maka pengemudi itu akan menjadi pengemudi prioritas.” (Lihun, wawancara, 09 Maret 2021).

Para informan mendapatkan pendapatan yang berbeda dan fluktuatif. Namun, mereka memiliki kesamaan yaitu dengan memiliki pendapatan lebih dari Rp. 10.000.000 per tahun, artinya mereka memiliki pendapatan yang tinggi menurut indikator kesejahteraan yang diterbitkan oleh badan pusat statistik. Dalam Islam, berapapun rezeki yang Allah berikan harus kita syukuri maka nanti Allah akan menambahkan nikmatNya. Hal tersebut sebagaimana dijelaskan dalam firman Allah SWT dalam surat Al-A'raf ayat 10 :

وَلَقَدْ مَكَّنَّاكُمْ فِي الْأَرْضِ وَجَعَلْنَا لَكُمْ فِيهَا مَعِيشًا قَلِيلًا مَّا تَشْكُرُونَ



“Dan sungguh, Kami telah menempatkan kamu di bumi dan di sana Kami sediakan (sumber) penghidupan untukmu. Tetapi sedikit kamu bersyukur.”

Dalam ayat ini Allah SWT memberikan perintah untuk selalu bersyukur atas nikmat yang telah diberikan. Rasa syukur akan nikmat tersebut akan membawa kesejahteraan. Nikmat yang diberikan Allah SWT

adalah bumi yang diciptakan untuk menjalankan segala hajat hidup, memanfaatkan hasil tanaman ataupun laut dan tambang serta binatang-binatang (Bahreisy & Bahreisy, 1988, hlm. 151).

2. Indikator pengeluaran per Tahun

Menurut Kamus Glosarium Badan Pusat Statistik (BPS) yang dimaksud pengeluaran adalah pengeluaran per kapita untuk makanan dan bukan makanan. Pengeluaran untuk makanan mencakup seluruh jenis makanan termasuk makanan jadi, minuman, tembakau dan sirih. Pengeluaran bukan makanan mencakup perumahan, sandang, biaya kesehatan, sekolah dan sebagainya (BPS, t.t.).

Pengemudi Gojek ini semuanya mengatakan bahwa dalam setahun pengeluraannya mencapai Rp. 5.000.000 ke atas. Adapun biaya yang harus dikeluarkan yaitu untuk biaya operasional seperti bensin, makan, service kendaraan serta biaya sehari-hari lainnya seperti belanja kebutuhan makan keluarga, sekolah, baju, dan lain sebagainya. Seperti yang dikatakan Jumain Ali ketika saya mewawancarainya di *basecamp* Morfoza :

“Rp. 5.000.000 setahun itu lebih jika untuk biaya operasional, makan, listrik, pulsa, sekolah anak dan kebutuhan lainnya.” (Jumain Ali, wawancara, 9 Maret 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Pak Jumain Ali (pengurus Morfoza) tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai pengurus lainnya, yakni Pak Ismanto yang menyatakan bahwa :

“Untuk kebutuhan sehari-hari pengeluaran pasti lebih dari Rp. 5.000.000. Apalagi pengeluaran untuk anak sekolah.” (Ismanto, komunikasi pribadi, 24 Maret 2021)

Berdasarkan informasi yang telah diberikan para informan dari data di atas menjelaskan bahwa pengeluaran para pengemudi Gojek Komunitas Morfoza ini jika dilihat dari indikator kesejahteraan yang dikeluarkan oleh

Badan Pusat Statistik termasuk dalam kategori pengeluaran tinggi karena dalam setahunnya mereka dapat mengeluarkan lebih dari Rp. 5.000.000 untuk berbagai keperluannya. Sedangkan jika pengeluaran mereka dalam setahun Rp. 1.000.000-Rp. 5.000.000 itu tergolong pengeluaran sedang dan jika dibawah dibawah Rp. 1.000.000 tergolong dalam pengeluaran yang rendah.

3. Indikator untuk tempat tinggal dan fasilitas tempat tinggal

Rumah adalah bangunan yang berfungsi sebagai tempat tinggal atau hunian dan sarana pembinaan keluarga (Undang-Undang No. 4 Tahun 1992, t.t.). Rumah tinggal dapat diartikan sebagai tempat tinggal yang memiliki berbagai fungsi untuk tempat hidup manusia yang layak. Adapun fungsi pokok rumah sebagai tempat tinggal yang layak dan sehat bagi setiap manusia yaitu rumah harus memenuhi kebutuhan jasmani dan rohani manusia serta dapat melindungi manusia dari penyakit dan dari gangguan luar.

Badan pusat statistik telah menggolongkan tempat tinggal ke dalam 3 golongan yaitu tempat tinggal permanen, semi permanen, dan non permanen. Setiap rumah pasti memiliki fasilitas untuk menciptakan tempat tinggal yang nyaman dan layak karena rumah merupakan tempat istirahat dan tempat pulang setelah seharian bekerja. Fasilitas tempat tinggal sendiri dinilai dari ketersediannya penerangan, alat elektronik, pekarangan, pendingin, kendaraan yang dimiliki, bahan bakar untuk memasak, air bersih, dan kamar mandi. Lalu fasilitas tersebut dapat dikatakan dalam 3 indikator yaitu lengkap, cukup, atau kurang (BPS, 2014).

Para informan mengatakan bahwa tempat tinggal dan fasilitas yang ada di dalam tempat tinggal mereka tergolong lengkap seperti yang dijelaskan oleh Pak Anto selaku pengurus komunitas Morfoza dalam wawancaranya bahwa :

“Saya tinggal di rumah istri bersama adik-adik dari istri saya. Untuk rumah yang ditinggali banyak orang menurut saya sangat layak huni karena dinding sudah memakai tembok, atapnya genteng, dan

bawahnya memakai keramik. Untuk alat elektronik saya ada televisi, kulkas, kipas, dan mesin cuci yang dibeli oleh saya dan adik-adik. Kami semua penghuni rumah memiliki kendaraan pribadi yaitu sepeda motor.” (Anto, Wawancara, 9 Maret 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Pak Ismanto tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai pengurus Morfoza lainnya yakni Pak Wahyu yang mengatakan bahwa :

“Saya sudah berkeluarga, memiliki 2 anak dan memiliki rumah sendiri. Rumah saya dikategorikan ke rumah permanen dan memiliki fasilitas lengkap agar memudahkan pekerjaan sehari-hari seperti mesin cuci, magic com, kulkas, dispenser, air menggunakan PDAM. Selain motor yang saya pake untuk narik, saya juga memiliki motor jadul.” (Wahyu, wawancara, 09 Maret 2021).

Berdasarkan informasi yang diberikan oleh informan, disimpulkan bahwa para pengemudi Gojek dari komunitas Morfoza memiliki tempat tinggal yang tergolong bangunan permanen yang di dalam rumahnya terdapat berbagai fasilitas elektronik untuk memudahkan mereka dalam melakukan kegiatan sehari-harinya. Memiliki tempat tinggal dan terdapat fasilitas yang lengkap termasuk dalam *hifdz al-Mal* (memelihara harta) karena *hifdz al-Mal* dimaksudkan sebagai jaminan atas kepemilikan harta benda, property, dan lain-lain.

4. Indikator kesehatan dan kemudahan mendapatkan layanan kesehatan

Kesehatan menurut UU Kesehatan No. 36 tahun 2009 adalah keadaan sehat, baik secara fisik, mental, spritual maupun sosial yang memungkinkan setiap orang untuk hidup produktif secara sosial dan ekonomi. Hal ini berarti kesehatan tidak hanya diukur dari aspek fisik mental dan sosialnya saja tetapi juga diukur dari produktivitasnya dalam pekerjaan atau menghasilkan sesuatu secara ekonomi (Notoatmojo, 2010).

Tolak ukur kesehatan menurut BPS (2014) terbagi menjadi 3 yaitu bagus dengan kurang dari 25% sering sakit, cukup engan 25% - 50% sering sakit dan kurang dengan presentase lebih dari 50% sering sekit. Sedangkan untuk mengukur kemudahan mendapatkan layanan kesehatan

yaitu jarak ke rumah sakit atau instansi kesehatan lainnya, jarak toko obat, penganganan, dan berapa harga obat-obatan tersebut. Kemudian hal ini dipilah menjadi 3 golongan yaitu apakah dalam mendapatkan itu semua termasuk ke dalam golongan mudah, cukup, atau kurang. Untuk mengetahui tingkat kesehatan para pengemudi, penulis memberikan data primernya dengan mewawancarai pengurus Morfoza sebagai berikut :

“Untuk fasilitas kesehatan dari tempat tinggal saya sangat dekat, kurang lebih 5 menit dari rumah. Alhamdulillah keluarga saya tidak memiliki penyakit. Namun untuk berjaga-jaga saya bersama istri mempunyai BPJS kesehatan dan saya sendiri punya BPJS ketenagakerjaan mandiri.” (Anto, wawancara, 9 Maret 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Pak Anto (pengurus komunitas Morfoza) tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai pengurus lainnya yakni Pak Lihun yang menyatakan bahwa :

“Jika ada keluarga yang sakit rumah saya dekat dengan RS Islam yang terletak di Pasir Kidul. Walaupun Alhamdulillahnya keluarga saya tidak memiliki penyakit yang serius tetapi kami memiliki BPJS kesehatan mandiri sekeluarga. Untuk persiapan saja jika sewaktu-waktu ada yang sakit karena musibah tidak ada yang tau.” (Ismanto, wawancara, 24 Maret 2021).

Dari wawancara dengan para pengemudi Gojek dari Komunitas Morfoza maka disimpulkan bahwa mereka dan keluarga tergolong ke dalam keluarga yang memiliki kesehatan yang bagus karena dari wawancara di atas tidak ada yang memiliki penyakit serius atau yang sering terkena penyakit. Meskipun begitu mereka mempersiapkan asuransi kesehatan yaitu BPJS untuk dirinya dan keluarga, baik BPJS kesehatan ataupun BPJS ketenagakerjaan. Kemudahan dalam mendapatkan layanan kesehatan juga mereka tergolong ke dalam keluarga yang mudah untuk mendapatkan layanan kesehatan. Terbukti dari data primer di atas yang menyatakan bahwa mereka dekat dengan puskesmas atau rumah sakit.

Indikator kesehatan merupakan tergolong ke dalam *hifdz an-Nash* (memelihara jiwa) karena berkaitan dengan penjagaan kesehatan secara fisik maupun nonfisik. Dengan kesehatan yang bagus maka menjadi salah satu jaminan untuk dapat tumbuh dan berkembang secara baik sehingga dapat memenuhi kebutuhan untuk mencapai kesejahteraan.

5. Indikator kemudahan dalam memasukkan anak ke jenjang pendidikan

Menurut (UU SISDIKNAS No. 20 tahun 2003, t.t.), pendidikan adalah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya dan masyarakat. Di Indonesia sendiri pendidikan formal memiliki jenjang mulai dari pendidikan anak usia dini (PAUD), pendidikan dasar (SD), pendidikan menengah (SMP), pendidikan atas (SMA), dan pendidikan tinggi (Universitas). Setiap orang tua pasti ingin anaknya memiliki pendidikan yang tinggi. Apalagi hidup di zaman sekarang ini pendidikan sangatlah diperlukan karena pendidikan itu akan membentuk kepribadian, pembawaan diri dan membawa kita tidak ketinggalan zaman serta dapat memilih mana yang baik dan mana yang tidak baik.

Badan pusat statistik telah memberikan indikator untuk mengukur kemudahan dalam memasukkan anak ke jenjang pendidikan yaitu biaya sekolah, jarak ke sekolah, dan proses penerimaan. Lalu hal yang telah disebutkan dikategorikan ke dalam 3 golongan yakni mudah, cukup, dan sulit (BPS : 2014). Berikut data dari lapangan yang telah penulis dapatkan:

“Anak saya belum bersekolah. Tetapi untuk biaya dari sekarang sudah saya dan istri persiapkan. Untuk jarak ke sekolah saya sebagai orang tua nanti mengarahkan ke sekolah yang dekat dengan rumah agar akomodasinya mudah. Penerimaan sekolah sekarang berbasis *online* ya rata-rata jadi memudahkan saya sebagai orang tua jika nanti ingin mendaftarkan anak saya sekolah.” (Lihun, wawancara, 09 Maret 2021).

Pak Wahyu yang ditemui di *basecamp* Morfoza juga mengatakan ia menyekolahkan anaknya ke sekolah yang jarak dari rumahnya dekat :

“Sekolahan anak saya sangat mudah dijangkau dengan jalan kaki, hemat dan bikin sehat tentunya. Buat saya biayanya masih terjangkau dan waktu pendaftaran juga mudah.” (Wahyu, wawancara, 09 Maret 2021).

Para informan termasuk ke dalam keluarga yang mudah dalam mendapatkan fasilitas pendidikan. Meskipun ada beberapa pengemudi yang belum menyekolahkan anaknya, tetapi ia sudah dari sekarang mempersiapkan dana sekolah. Jarak antara rumah ke sekolah juga semuanya memiliki jarak yang dekat. Karena memang kini sekolahan baik negeri maupun swasta sudah banyak dan mudah kita jumpai. Dengan perkembangan zaman yang makin pesat kini juga membuat mereka sebagai orangtua dimudahkan dalam mendaftarkan sekolah anak-anaknya.

Pendidikan merupakan cara untuk memelihara akal (*hifdz al-aql*). Memelihara akal sangat penting karena akan menyebabkan manusia berfikir tentang Allah SWT, alam semesta, dan dirinya. Pendidikan memiliki sifat yang dinamis sejalan dengan perkembangan teknologi dan informasi (Roqib, 2009, hlm. 14). Dengan pendidikan manusia diharapkan dapat mengembangkan kemampuannya guna memenuhi kebutuhannya maupun untuk bergaul di masyarakat sebagai makhluk sosial.

6. Indikator kemudahan dalam mendapatkan transportasi

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakan oleh manusia atau mesin (Ismiyanti, 2011, hlm. 123). Dengan adanya transportasi tentunya memudahkan manusia dalam menjalankan aktifitas sehari-harinya. Adapun badan pusat statistik (2014) menggolongkannya ke dalam 3 kategori yaitu mudah, cukup, dan sulit. Sebagai pengemudi Gojek tentunya para pengemudi termasuk ke dalam

golongan yang mudah dalam mendapatkan transportasi, dibuktikan dengan wawancara sebagai berikut :

“Saya memiliki 2 kendaraan bermotor di rumah, yang satu motor jadul dan satu lagi motor yang saya pakai sehari-hari untuk mencari orderan. Jika mau naik angkutan umum kebetulan rumah saya dekat dengan jalan raya sehingga akses angkutan kotanya mudah, namun sekarang armada yang beroperasi sudah jarang.” (Wahyu, wawancara, 09 Maret 2021).

Untuk memperkuat informasi yang diberikan oleh Pak Wahyu tersebut, penulis melakukan triangulasi dengan mewawancarai pengurus komunitas Morfoza lainnya yaitu :

“Keluarga mudah mendapatkan transportasi, selain ada angkot di rumah juga ada kendaraan pribadi. Ataupun misalkan tidak ada alat transportasi di zaman modern ini kita dimudahkan dengan teknologi, tinggal pesan lewat Gojek atau aplikasi lainnya kendaraan yang diinginkan akan menjemput di depan rumah.” (Desli, wawancara, 24 Maret 2021).

Berdasarkan dari wawancara yang telah dilakukan dengan pengemudi Gojek Komunitas Morfoza, para informan menyampaikan bahwa dalam mendapatkan layanan transportasi mereka merasa sangat mudah mendapatkannya. Semua informan mengatakan bahwa dari tempat tinggalnya ke tempat untuk mengakses angkutan kota sangat dekat namun sekarang angkutan kota ini susah ditemukan karena berkurangnya jumlah armada yang beroperasi. Meskipun demikian, itu tidak membuatnya merasa kesusahan dalam berpergian karena semua pengemudi Gojek di Komunitas Morfoza lebih memilih menggunakan transportasi pribadi. Pak Desli juga menambahkan bahwa di era moderinasasi saat ini tak ada yang sulit untuk mendapatkan fasilitas, semua terbantu dan dimudahkan dengan adanya teknologi. Dengan adanya perkembangan teknologi untuk mendapatkan fasilitas transportasi maka dengan mengakses Gojek atau aplikasi serupa apa yang dibutuhkan atau diinginkan pelanggan dengan mudah akan didapatkan.

E. Rekapitulasi Indikator Kesejahteraan Komunitas Morfoza

Tabel 4.4

Rekapitulasi Tanggapan Informan Berdasarkan Indikator Kesejahteraan Keluarga Badan Pusat Statistik

Nama Informan	Skor								Jumlah Skor	Kriteria
	A	B	C	D	E	F	G	H		
Adam	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Ade	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Adi	3	2	3	2	3	3	3	3	22	Tinggi
Anang	3	3	3	3	2	3	3	3	23	Tinggi
Anto	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Angga	3	3	3	2	2	3	2	2	20	Tinggi
Anto Mio	3	3	3	2	3	3	3	2	22	Tinggi
Ardhi	2	2	3	2	2	3	2	3	19	Sedang
Arif K.	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Arif N.	3	3	3	2	2	2	3	3	21	Tinggi
Bibit 2	3	3	3	3	2	2	2	2	20	Tinggi
Cahyo	3	3	3	3	2	2	2	3	21	Tinggi
Cahyadi	3	2	3	2	3	3	3	3	22	Tinggi
Damar	3	3	3	3	2	2	2	3	21	Tinggi
Darman	3	3	3	2	3	3	2	3	22	Tinggi
Didi	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Dedi	3	3	3	2	3	3	2	3	22	Tinggi
Desli	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Edo	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Eman	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Eza	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Febri	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Goyan	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Hamdan	3	2	3	3	3	3	3	3	23	Tinggi
Heri	3	3	2	2	2	2	2	3	19	Sedang
Rismanto	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Jamil	3	3	3	2	3	2	2	3	21	Tinggi
Julian	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi

Jumain A.	3	3	3	2	2	2	2	3	20	Tinggi
Lihun	3	3	3	2	2	2	2	3	20	Tinggi
Mahfud	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Mail	3	3	3	3	3	2	2	3	22	Tinggi
Mizan	3	3	3	2	2	2	3	3	21	Tinggi
Jupe	3	2	3	2	3	3	3	3	22	Tinggi
Murfid	3	3	3	2	2	3	3	3	22	Tinggi
Misbah	2	2	3	3	3	3	3	3	22	Tinggi
Nanang	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Nedi	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Nirwan	2	2	3	3	3	3	3	3	22	Tinggi
Ponco	3	3	3	2	3	2	2	3	21	Tinggi
Panji	2	2	3	2	2	3	3	3	20	Tinggi
Ragad	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Rahmat	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Rasman	3	2	3	3	3	3	2	3	22	Tinggi
Rendi	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Sharip	2	2	3	3	3	2	2	2	19	Sedang
Sidoel	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Sigit	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Tarwan	3	3	3	2	2	2	2	3	20	Tinggi
Tarwono	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Tovik	3	3	3	3	2	2	2	3	21	Tinggi
Tomi	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Topan	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Triyono	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Udin	2	2	3	3	3	2	2	3	20	Tinggi
Unang	3	3	3	3	3	3	2	2	22	Tinggi
Vian	2	2	3	3	3	3	3	3	22	Tinggi
Wahyu	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Yayan	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Yudiez	3	3	3	2	3	2	3	3	22	Tinggi

Keterangan :

A : Pendapatan

B : Pengeluaran atau konsumsi rumah tangga

C : Keadaan tempat tinggal

- D : Fasilitas tempat tinggal
- E : Kesehatan anggota keluarga
- F : Kemudahan mendapatkan fasilitas kesehatan
- G : Kemudahan memasukan anak ke jenjang pendidikan
- H : Kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi

Tabel 4.5

Jumlah Informan Dari Setiap Indikator Kesejahteraan Keluarga

No.	Kategori	Jumlah Informan (Jiwa)		
		3	2	1
1	Pendapatan	53	7	0
2	Pengeluaran atau konsumsi rumah tangga	48	12	0
3	Keadaan tempat tinggal	59	1	0
4	Fasilitas tempat tinggal	35	25	0
5	Kesehatan anggota keluarga	42	18	0
6	Kemudahan mendapatkan fasilitas kesehatan	40	20	0
7	Kemudahan memasukan anak ke jenjang pendidikan	42	19	0
8	Kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi	55	5	0

Pada indikator pendapatan para pengemudi Gojek yang berada di komunitas Morfoza rata-rata informan memberikan skor 3, artinya para informan menyatakan bahwa mereka mendapatkan pendapatan yang tergolong tinggi dengan presentase 89%. Pada indikator keadaan tempat tinggal hanya satu informan yang memberikan skor 2 atau menyatakan rumahnya tergolong ke dalam tempat tinggal semi permanen, berarti 59 informan lainnya menempati tempat tinggal yang permanen (tempat tinggal yang berdinding tembok atau kayu kuat serta beralaskan ubin atau keramik).

Fasilitas yang terdapat pada tempat tinggal para pengemudi komunitas Morfoza tergolong lengkap dengan skor rata-rata 3 (hanya 25 orang yang memberikan skor 2). Mereka memiliki beberapa peralatan elektronik untuk mempermudah pekerjaan rumahnya seperti mesin cuci, kipas angin, TV, radio dan lemari pendingin. Kendaraan yang dimiliki bervariasi, tentu mereka

memiliki sepeda motor karena berprofesi sebagai pengemudi ojek *online*, ada yang memiliki sepeda maupun mobil. Sumber penerangan para pengemudi semuanya sudah menggunakan listrik dan setiap rumah memiliki sarana mandi, cuci dan kakusnya sendiri.

Kesehatan anggota keluarga pengemudi komunitas Morfoza tergolong bagus dengan 42 orang informan memberikan skor 3. Kemudahan dalam memperoleh pelayanan kesehatan ini didukung oleh pemerintah maupun pihak swasta yang semakin banyak membangun fasilitas kesehatan terbukti dari informan yang diwawancarai mengatakan bahwa tempat tinggal mereka dekat dengan puskesmas ataupun rumah sakit.

Kemudahan pengemudi pada komunitas Morfoza dalam memasukkan anak ke jenjang pendidikan juga tidak menjadi permasalahan dengan nilai skor rata-rata 3. Hal ini ditinjau dari segi biaya, jarak ke sekolah, dan prosedur penerimaan siswa/i baru yang mudah. Hal ini karena pemerintah telah memberlakukan sekolah wajib 12 tahun, yang mana pendidikan selama 12 tahun ini dimulai dari SD, SMP, SMA negeri biayanya ditanggung oleh pemerintah sehingga masyarakat tidak perlu mengeluarkan uangnya untuk membayar sekolah. Kemudahan dalam mendapatkan sarana transportasi bukanlah masalah bagi para pengemudi Gojek. Mereka sehari-hari dalam menjalankan aktivitasnya tentu menggunakan kendaraan sepeda motor dan di rumahnya terdapat lebih dari satu sepeda motor karena sepeda motor yang satu pasti digunakan untuk mencari orderan.

Tabel 4.6

Indikator keluarga sejahtera berdasarkan Badan Pusat Statistik

No.	Kategori	Jumlah Skor	Jumlah Informan (jiwa)
1	Tingkat Kesejahteraan Tinggi	20 - 24	57
2	Tingkat Kesejahteraan Sedang	14 - 19	3
3	Tingkat Kesejahteraan Rendah	8 - 13	0

Berdasarkan data pada tabel 4.5 diketahui bahwa sebanyak 57 informan atau 95% informan tergolong ke dalam keluarga dengan tingkat kesejahteraan tinggi dan 3 informan tergolong ke dalam keluarga dengan tingkat kesejahteraan yang sedang. Berdasarkan ketiga indikator yang digunakan tersebut pada dasarnya menunjukkan bahwa para pengemudi Gojek dari komunitas Morfoza tergolong dalam keluarga yang taraf hidupnya sejahtera meskipun pendapatan pengemudi menurun akibat adanya peraturan baru yaitu KP 348 Tahun 2019.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan mengenai dampak peraturan baru ojek *online* terhadap kesejahteraan pengemudi pada komunitas Morfoza yang telah dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

Adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019 merupakan implementasi dari pemerintah sebagai amirul mukminin yang bertanggung jawab dan adil. Peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019 dibuat dengan tujuan untuk menjaga stabilitas persaingan usaha antar Perusahaan Ojek *online* agar tidak terjadinya perang harga antar pengelola ojek *online*. Peraturan baru ini membuat ojek *online* memiliki payung hukum khususnya terkait keselamatan pengemudi dan penumpang. Setelah diberlakukannya KP 348 Tahun 2019 mengenai tarif batas bawah dan tarif batas atas sehingga mengakibatkan tarif Gojek menjadi naik, maka pengguna aplikasi Gojek mulai memilih alternatif transportasi umum lainnya. Peraturan baru ini membuat masalah baru yang harus dihadapi oleh para pengemudi Gojek dari komunitas Morfoza yaitu menurunnya jumlah permintaan konsumen yang kemudian memberikan dampak pula untuk hasil atau pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi Gojek. Meskipun pendapatannya menurun, para pengemudi Gojek dari komunitas Morfoza ini tetap bersyukur dan tergolong dalam keluarga yang taraf hidupnya sejahtera.

B. Saran

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka saran dari penulis adalah :

Untuk pihak Pemerintah :

1. Diharapkan pemerintah untuk tidak hanya menerbitkan peraturan tentang tarif dasar tetapi juga pendapatan pokok dan bonus yang diberikan pihak Gojek kepada pengemudi.

2. Perlu adanya kerjasama antara pemerintah dan pihak Gojek agar para pengemudi yang mana mitra Gojek ini sejahtera.

Untuk pihak Gojek :

1. Pihak Gojek untuk mendengar aspirasi para mitra (pengemudi).
2. Perusahaan agar lebih mengutamakan kesejahteraan para driver selaku bawahannya dengan tidak membuat keputusan sepihak dan memberatkan pengemudi.
3. Pihak Gojek untuk senantiasa melibatkan para mitra yang mana pengemudi dalam setiap kebijakannya terutama kebijakan tarif dan insentif.

Untuk pihak pengguna :

1. Pengguna agar selalu menggunakan jasa Gojek dan tidak berpaling ke transportasi umum lainnya.
2. Pengguna jasa Gojek agar tidak sewenang-wenang membatalkan order yang dipesan karena bisa menurunkan *performa* pengemudi yang bersangkutan.

Untuk pihak Komunitas :

1. Agar selalu mendukung satu sama lain.
2. Selalu melakukan koordinasi sebaik mungkin dengan para pengemudi dan menampung semua aspirasi dan keluhannya yang kemudian dapat disalurkan kepada pihak pemerintah maupun perusahaan Gojek.

IAIN PURWOKERTO

DAFTAR PUSTAKA

- Abd, S. (2012). *Pedoman Prinsip Syariah dalam Hukum Indonesia*. Kenana.
- Adi Santoso. (2019). *Analisa Perubahan Tarif Minimum dan Persaingan Promosi Jasa Transportasi online pada Keputusan Pembelian Konsumen*. UIN Sunan Ampel.
- Adisasmita, R. (2010). *Dasar-dasar ekonomi transportasi*. Graha Ilmu.
- Anang. (2021, Mei). *Wawancara dengan komunitas GAB Indonesia* [Komunikasi pribadi].
- Andiko, T. (2018). Konsep Harta dan Pengelolaannya dalam Al-Qur'an. *Al-Intaj: Jurnal Ekonomi dan Perbankan Syariah*, 2(1).
- Anggalih Muh. Kamim, & M. Rusmul Khandiq. (2019). Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital. *Jurnal Studi Pemuda*, 8. No. 1.
- Anita Rahmawati. (2019). *Analisis Kesejahteraan Keluarga Pengemudi Ojek Pangkalan Kota Tangerang Selatan di Era Ojek online*. UIN Syarif Hidayatullah.
- Anto. (2021, Maret 9). *Wawancara dengan Pengurus Morfoza* [Komunikasi pribadi].
- Bahreisy, S., & Bahreisy, S. (1988). *Terjemah Singkat Tafsir Ibnu Katsir Jilid 4*. Bina Ilmu.
- Biro Komunikasi Dan Informasi Publik. (2019). *Aturan Keselamatan Dan Penerapan Biaya Jasa Ojek online Diimplementasikan Per 1 Mei 2019*. <http://www.dephub.go.id/post/read/aturan-keselamatan-dan-penerapan-biaya-jasa-ojek-online-diimplementasikan-per-1-mei-2019>
- BPS. (t.t.). *Glosarium*. Diambil 14 April 2021, dari <https://sirusa.bps.go.id/sirusa/index.php/istilah/index>
- BPS, 2014.pdf*. (t.t.).
- Chapra, U. (2001). *The Future of Economics: An Islamic Perspective diterjemahkan oleh: Amdiar Amir, dkk*. Shariah Economics and Banking Institute.
- Cici. (2021, Mei). *Wawancara dengan Komunitas Driber Ibu-Ibu* [Komunikasi pribadi].
- CNBC Indonesia. (t.t.). *Tarif Grab dan Gojek Naik di Seluruh RI Ini Penjelasmannya!* Diambil 20 Oktober 2020, dari <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190903062454-37-96658/tarif-grab-dan-gojek-naik-di-seluruh-ri-ini-penjelasmannya>
- Cyntia Ruspita Dewi. (2020). *Analisis Kesejahteraan Pengemudi Ojek online Grab di Kabupaten Tulungagung dalam Perspektif Ekonomi Islam*. IAIN Tulungagung.
- Desli. (2021, Maret 24). *Wawancara dengan pengurus Morfoza* [Komunikasi pribadi].
- Djatmiko, R. D. (2016). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Yogyakarta Deepublish.

- Edi. (2021, Mei). *Wawancara dengan Komunitas Ayah Hebat* [Komunikasi pribadi].
- Enggardini, R. V., & Fauzy, M. Q. (2017). Kesejahteraan karyawan perspektif maqashid syariah pada pusat penelitian kopi dan kakao. *Jurnal Ekonomi Syariah Teori dan Terapan*, 4(8), 599–612.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Myria Publisher.
- Fiyya. (2021, April 6). *Wawancara dengan Pengguna Aplikasi Gojek (Mahasiswi)* [Komunikasi pribadi].
- Gojek. (t.t.). *Milestone*. Diambil 3 April 2021, dari <https://www.gojek.com/id-id/about/>
- Haikal, H. & Ali Audah. (2008). *Rasulullah dan Al-Khulafa'ur Rasyidun*. Litera Antar Nusa.
- Herdiansyah, H. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Salemba Humanika.
- Hidayanti, N., Busaini, B., & Huzaini, M. (2017). Etos Kerja Islami dan Kesejahteraan Karyawan pada PT. Adira Dinamika Multi Finance Syariah. *JEBI (Jurnal Ekonomi dan Bisnis Islam)*, 2(2), 159–174.
- Indikator Kesejahteraan Rakyat 2014.pdf*. (t.t.).
- Informasi Publik, B. K. dan. (2019, April 30). ATURAN KESELAMATAN DAN PENERAPAN BIAYA JASA OJEK *ONLINE* DIIMPLEMENTASIKAN PER 1 MEI 2019. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*. <http://dephub.go.id/post/read/aturan-keselamatan-dan-penerapan-biaya-jasa-ojek-online-diimplementasikan-per-1-mei-2019>
- Ismanto. (2021, Maret 24). *Wawancara dengan pengurus Morofpza* [Komunikasi pribadi].
- Ismiyanti. (2011). *Pengantar Pariwisata*. Grasindo.
- Jitunew.com. (t.t.). *Menhub Ingin Angkutan Online Setara dengan Angkutan yang Sudah Ada*. Diambil 28 Mei 2021, dari <https://m-v2.jitunews.com/read/61546/menhub-ingin-angkutan-online-setara-dengan-angkutan-yang-sudah-ada>
- Jumain Ali. (2021, Maret 9). *Wawancara dengan pengurus Morfoza* [Komunikasi pribadi].
- kerja, info. (t.t.). *Tarif Gojek Per KM, Berapakah yang Harus Dibayar? Tarif Gojek Per KM, Berapakah yang Harus Dibayar?* <https://tipkerja.com/tarif-gojek-per-km/>
- KP_348_TAHUN_2019.pdf*. (t.t.).
- M. Nur Romadhon. (2018). *Dampak Ojek online Terhadap Kesejahteraan Sosial. (Studi Kasus Pada Komunitas Independent GOJEK di Yogyakarta)*. UIN Sunan Kalijaga.
- Melita Karina Putri. (2021, April 6). *Wawancara dengan Pengguna Aplikasi Gojek (Karyawan Swasta)* [Komunikasi pribadi].
- Miro, F. (2005). *Perencanaan transportasi untuk mahasiswa, perencana, dan praktisi*. Erlangga.
- Moleong, L. J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Muflihun. (2021, Maret 9). *Wawancara dengan Dewan Penasihat Komunitas Morfoza* [Komunikasi pribadi].

- Nasution. (2003). *Metode penelitian Naturalistik Kualitatif*. Tarsito.
- Notoatmojo. (2010). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Nurnazli, N. (2015). Wawasan Al-Qur'an tentang Anjuran Pernikahan. *Ijtimaiyya: Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam*, 8(2), 57–76.
- Ojek.Onwae.Com. (t.t.). *Profil Perusahaan Go-Jek*. Diambil 4 April 2021, dari <https://ojek.onwae.com/2016/12/profil-perusahaan-go-jek.html>
- Pusat Pengkajian dan Pengembangan Ekonomi Islam (P3EI) UIN Jogja. (2009). *Ekonomi Islam*. Rajawali Press.
- Pusparini, M. D. (2015). Konsep Kesejahteraan Dalam Ekonomi Islam (Perspektif Maqasid Asy-Syari'ah). *Islamic Economics Journal*, 1(1), 45–59.
- Rahman, P. (2019). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan (Studi Kasus Legalitas Ojek online). *Jurnal Pemerintahan dan Politik*, 4(1).
- Reza Yunanto. (t.t.). *Gojek dan Revolusi Transportasi Umum*. Diambil 16 Oktober 2020, dari <https://tirto.id/gojek-dan-revolusi-transportasi-umum-b2>, 2016
- Rinaldi Mohammad Azka. (t.t.). *Berapa sih Jumlah Pengemudi Ojek online?* Diambil 3 November 2020, dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191112/98/1169620/berapa-sih-jumlah-pengemudi-ojek-online-simak-penelusuran-bisnis.com>
- Roqib, M. (2009). *Ilmu Pendidikan Islam; Pengembangan Pendidikan Integratif di Sekolah, Keluarga dan Masyarakat*. LKIS Pelangi Aksara.
- Saragih, H., & Ramdhany, R. (2012). Pengaruh intensi pelanggan dalam berbelanja online kembali melalui media teknologi informasi forum jual beli (FJB) Kaskus. *Jurnal Sistem Informasi*, 8(2), 100–112.
- Siyoto, S., & Sodik, A. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian*. Literasi Media Publishing.
- Soejono & Abdurrahman. (1997). *Metodologi Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan*. Rineka Cipta.
- Sugiarto. (2002). *Pengantar Akuntansi*. Universitas Terbuka.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Tafsirweb. (2021, Mei). *Quran Surat Shad Ayat 26*. <https://tafsirweb.com/8512-quran-surat-shad-ayat-26.html>
- Tayo. (2021, Mei). *Wawancara dengan komunitas Solider Plat R* [Komunikasi pribadi].
- Todaro, P. Micheal & Stephen. C. Smith. (2011). *Pembangunan Ekonomi. Jilid 1. Edisi Kesebelas. (Terj) Agus Dharma*. Erlangga.
- Undang-Undang No. 4 Tahun 1992.
- UU No. 22 Tahun 2009.
- UU SISDIKNAS No. 20 tahun 2003.
- Wahyu. (2021, Mei). *Wawancara dengan Pengurus Morfoza* [Komunikasi pribadi].
- Watung, M. P., Rotinsulu, D. C., & Tumangkeng, S. Y. (2020). ANALISIS PERBANDINGAN PENDAPATAN OJEK KONVENSIONAL DAN

OJEK *ONLINE* DI KOTA MANADO. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*,
20(03).



LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara

Lampiran 1.1

Pedoman Wawancara Dengan Pengemudi Gojek pada Komunitas Morfoza

Nama :

Pertanyaan Peneliti

1. Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?
2. Berapakah pengeluaran Bapak dalam sehari?
3. Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?
4. Bagaimana keadaan kesehatan bapak dan keluarga dan bagaimana kemudahannya dalam mendapatkan layanan kesehatan?
5. Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?
6. Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?

IAIN PURWOKERTO

Lampiran 1.2

Pedoman Kuesioner Dengan Pengemudi Gojek pada Komunitas Morfoza

Nama :

No.	Indikator Kesejahteraan	Kriteria	Skor	Jawab (v)
1	Pendapatan	Tinggi (>Rp. 10.000.000)	3	
		Sedang (Rp. 5.000.000)	2	
		Rendah (<Rp. 5.000.000)	1	
2	Konsumsi atau Pengeluaran	Tinggi (>Rp. 5.000.000)	3	
		Sedang (Rp. 1.000.000- Rp. 5.000.000)	2	
		Rendah (<Rp. 1.000.000)	1	
3	Keadaan Tempat Tinggal	Permanen	3	
		Semi Permanen	2	
		Non Permanen	1	
4	Fasilitas Tempat Tinggal	Lengkap	3	
		Cukup	2	
		Kurang	1	
5	Kesehatan Anggota Keluarga	Bagus	3	
		Cukup	2	
		Kurang	1	
6	Kemudahan Mendapatkan Pelayanan Kesehatan	Mudah	3	
		Cukup	2	
		Sulit	1	
7	Kemudahan Memasukan Anak Kejenjang Pendidikan	Mudah	3	
		Cukup	2	
		Sulit	1	
8	Kemudahan Mendapatkan Fasilitas Transportasi	Mudah	3	
		Cukup	2	
		Sulit	1	

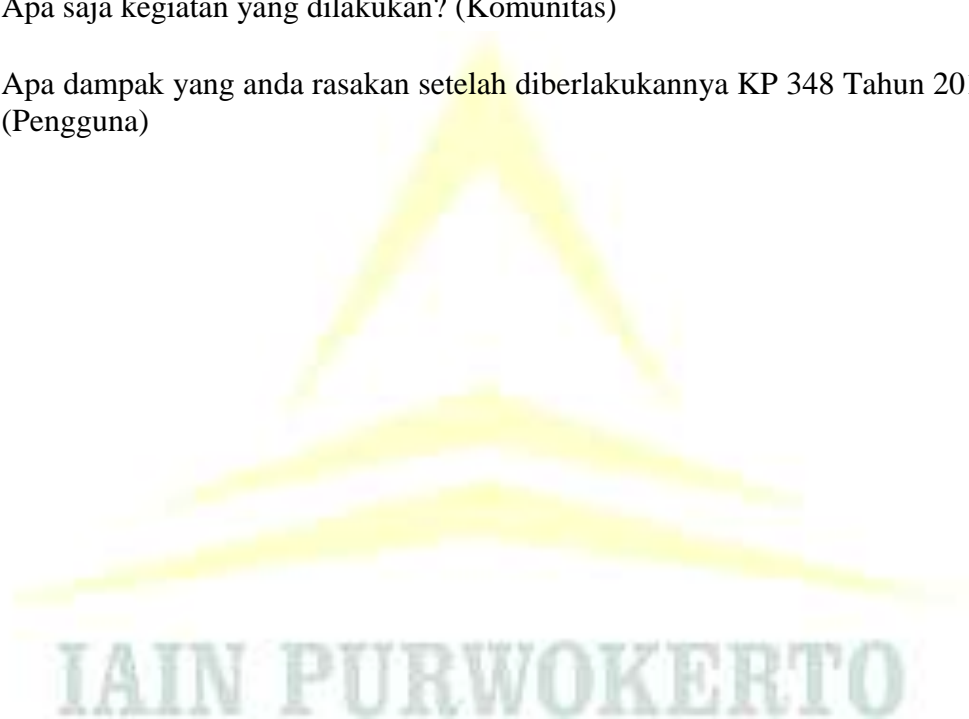
Lampiran 1.3

Pedoman Wawancara Dengan Komunitas Ojek *online* yang ada di Purwokerto dan Pengguna Aplikasi Gojek

Nama :

Pertanyaan Peneliti

1. Berapakah anggota yang ada di dalam komunitas anda? (Komunitas)
2. Apa saja kegiatan yang dilakukan? (Komunitas)
3. Apa dampak yang anda rasakan setelah diberlakukannya KP 348 Tahun 2019? (Pengguna)



Lampiran 1.4

Pedoman Wawancara Dengan Dewan Penasihat Komunitas Morfoza

Nama :

Pertanyaan Peneliti

1. Bagaimana Morfoza dapat berdiri?
2. Apa yang menyebabkan para pengemudi mengalami penurunan pendapatan?



Lampiran 1.5 : Transkrip Hasil Wawancara

Keterangan P : Peneliti

I : Informan

Transkrip Hasil Wawancara dengan Pengemudi Gojek dari komunitas Morfoza

Nama : Jumain Ali

Tanggal : 09 Maret 2021

P : Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?

I : Sebelum ada tarif dasar, hampirimbang sih. Dulu di Jakarta Sebelum naik tarif, menang di bonus jadi trip deket rata-rata penghailan Rp. 340.000 bersih sehari. Setelah adanya peraturan, kalo sekarang rata-rata Rp. 70.000 waktu pandemi, sebelum pandemi saya stabil bisa dapet Rp. 250.000.

P : Berapakah pengeluaran Bapak dalam sehari?

I : Pengeluaran rata-rata paling Rp 30.000, pengeluaran operasional yah.. Kalo sehari hari Rp. 50.000. hitung aja kalo setahun berarti pengeluaran saya berapa.

P : Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?

I : Tempat tinggal punya rumah sendiri, saya tinggal di Purbalingga. Di tempat saya sumur masih aman, punya sumur 2 sih, punya 2 sumber. Yang satu malah saya kasih ke tetangga. Rumahnya udah permanen mba dan udah banyak alat elektroniknya.

P : Bagaimana bapak dan keluarga dalam mendapatkan fasilitas kesehatan dan bagaimana keadaa kesehatannya?

I : Alhamdulillah istri punya, istri kerja di Pabrik jadi punya BPJS. Anak 2 juga masuk asuransi istri. Kalo saya punya asuransi pribadi dan nunggak Rp. 640.000 belum dibayar, padahal kalo udah ditebus saya masuk ke BPJS istri juga. Saya nunggak 2 tahun tapi tidak dinonaktifkan karena takut sewaktu-waktu kepepet butuh sebelum saya masuk RS nanti tunggakannya saya setorin

kan nanti otomatis aktif, saya aman. Saya kalo obat ambilnya faskes klinik NU dan deket rumah.

P : Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?

I : Sekolah anak semua jaraknya deket dari rumah. Kalo Bimba sejak pandemi itu gurunya yang dateng ke rumah. Kalo MI ke sekolah cuma setor tugas. Biayanya terjangkau untuk saya dan istri mba. Yang Bimba emang lebih mahal dari PAUD tapi itu tidak masalah untuk saya

P : Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?

I : Sekarang angkot udah jarang, paling yang ke kota. Kalo dari rumah jalan 700 meter ke pangkalan angkot. Kalo saya ataupun keluarga pergi-pergi pake kendaraan pribadi.



IAIN PURWOKERTO

Nama : Ismanto

Tanggal : 24 Maret 2021

P : Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?

I : Sebelum ada peraturan kurang lebih 200.000. Sesudah peraturan berlaku itu sehari Rp. 50.000 – Rp 100.000

P : Berapakah pengeluaran Bapak dalam sehari?

I : Sehari kurang lebih Rp.60.000

P : Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?

I : Saya tinggal bersama istri dan kedua anak saya di rumah sendiri yang bersebelahan dengan orang tua. Rumah saya permanen dengan fasilitas yang lengkap.

P : Bagaimana keadaan kesehatan bapak dan keluarga dan bagaimana kemudahannya dalam mendapatkan layanan kesehatan?

I : Jika ada keluarga yang sakit rumah saya dekat dengan RS Islam yang Pasir Kidul itu mba. Walaupun Alhamdulillahnya keluarga saya tidak memiliki penyakit yang serius tapi kami memiliki BPJS kesehatan mandiri sekeluarga. Untuk berjaga-jaga saja karena musibah kan ga ada yang tau.

P : Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?

I : Mudah si kalo untuk pendaftaran karena sudah pakai *online* jadi ga perlu datang ke tempat. Untuk anak saya yang MI setiap hari antar jemput, ga sampai 10 menit jaraknya dari rumah ke sekolah. Untuk tempat ngajinya juga sama.

P : Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?

I : Di rumah memiliki 2 kendaraan bermotor. Kalo anak saya sekolah atau ngaji biasanya antar jemput dengan saya atau istri saya. Untuk transportasi umum sendiri saya jarang menggunakannya, tapi kalo ditanya mudah ga mencakupnya, cukup mudah mba karena rumah saya ga terlalu jauh dari jalan besar.

Nama : Wahyu

Tanggal : 09 Maret 2021

P : Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?

I : Sebelum adanya peraturan, pendapatan saya sehari bisa Rp. 200.000 lebih mba, setelah adanya peraturan paling pendapatannya hanya Rp. 180.000 perhari. Setahun ya bisa dapet Rp. 60.000.000, karena driver kan ga tentu sehari dapet berapa dan saya ga setiap hari narik.

P : Berapakah pengeluaran Bapak dalam setahun?

I : Pengeluaran setiap harinya pasti ada, kalo diitung-itung jelas lebih dari Rp. 5.000.000 setahunnya apalagi saya memiliki 2 anak yang sudah bersekolah.

P : Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?

I : Saya sudah berkeluarga, memiliki 2 anak dan punya rumah sendiri. Walaupun rumahnya ga besar-besar banget tapi saya bangga punya rumah sendiri. Rumah saya dikategorikan ke rumah permanen dan memiliki fasilitas lengkap agar memudahkan pekerjaan sehari-hari seperti mesin cuci, jadi istri saya ga perlu repot-repot nyuci pake tangan. Di rumah selain motor yang saya pake untuk narik, saya juga memiliki motor jadul.

P : Bagaimana keadaan kesehatan bapak dan keluarga dan bagaimana kemudahannya dalam mendapatkan layanan kesehatan?

I : Keluarga saya Alhamdulillah jarang sakit jadi untuk sekarang belum punya asuransi kesehatan mba. Saya pribadi cuma punya BPJS tenagakerja dari Gojek. Jadi kalo ada apa-apa di jalan saya bisa mengklaim asuransinya. Untuk obat dan fasilitas kesehatan dari rumah saya paling 10 menit saja mba.

P : Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?

I : Sekolah anak saya sangat mudah dijangkau dengan jalan kaki, hemat dan bikin sehat kan mba. Buat saya biayanya masih terjangkau dan waktu pendaftaran juga mudah mba.

P : Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?

I : Saya memiliki 2 motor di rumah, yang satu motor jadul, dan satu lagi motor yang saya pakai sehari-hari untuk mencari orderan. Kalo mau naik angkutan umum kebetulan rumah saya deket dengan jalan raya jadi akses angkot mudah



Nama : Anto

Tanggal : 09 Maret 2021

P : Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?

I : Kalo sebelum adanya peraturan tarif dasar pendapatan rata-rata Rp. 200.000 karena adanya insentif dari aplikator. Tapi setelah adanya kebijakan tarif dasar justru malah pendapatan menurun hampir 50% karena insentif hilang dan juga jumlah order menurun. Rata-rata paling di angka Rp. 100.000 itu belum kepotong bensin dan lain-lain.

P : Berapakah pengeluaran Bapak dalam sehari?

I : Jika pengeluaran hanya mengandalkan dari mencari orderan itu pasti kurang mba karena setiap hari ada aja keperluan yang membutuhkan biaya. Kalo ditanya lebih ga setahun pengeluaran saya Rp. 5.000.000 jawabanya lebih. Walaupun seperti itu ga tau kenapa, rezeki dari mana, pasti terpenuhi semua kebutuhannya dengan pendapatan dan pengeluaran segitu

P : Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?

I : Saya tinggal di rumah istri bersama adik-adik dari istri saya. Karena istri saya di tinggal kedua orang tua sebelum menikah dengan saya. Untuk rumah yang ditinggali banyak orang, menurut saya sangat layak huni karena dinding sudah memakai tembok, atapnya genteng, dan bawahnya memakai keramik. Untuk alat elektronik saya ada televisi, kulkas, kipas, dan mesin cuci yang dibeli oleh saya dan adik-adik. Kendaraan kami semua punya motor mba.”

P : Bagaimana keadaan kesehatan bapak dan keluarga dan bagaimana kemudahannya dalam mendapatkan layanan kesehatan?

I : Untuk fasilitas kesehatan dari tempat tinggal saya sangat dekat paling 5 menit dari rumah. Alhamdulillah keluarga saya tidak memiliki penyakit. Namun untuk berjaga-jaga saya bersama istri mempunyai BPJS kesehatan dan saya sendiri punya BPJS ketenagakerjaan mandiri.

P : Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?

I : Kalo tempat pendidikan dari rumah saya sekarang juga dekat. Kalau masalah biaya ya tentunya tetep disiagakan karena buat sekolah anak itu penting. Sekarang anak saya masih kecil jadi jika sudah waktunya dia sekolah pasti nanti pendaftaran akan makin mudah karena perkembangan zaman yang memudahkannya.

P : Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?

I : Ada motor yang di rumah dan yang saya pakai untuk narik, mba. Kalo untuk transportasi lainnya ada angkot yang aksesnya dekat dengan rumah tinggal, kadang juga saya antar sendiri anak atau istri saya karena *basecamp* Morfoza sendiri jaraknya dekat dengan rumah.



Nama : Desli

Tanggal : 24 Maret 2021

P : Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?

I : Sebelum ada aturan itu (KP 348 Tahun 2019) pendapatan saya sehari rata-rata Rp. 175.000, sesudah peraturan itu pendapatan saya antara Rp. 50.000 sampai Rp. 75.000, mungkin saya termasuk yang pendapatannya kecil tapi disyukuri saja mba. Rata-rata berarti setahun saya bisa dapat Rp. 18.000.000 tapi balik lagi tergantung saya rajin cari orderan dan banyaknya orderan yang masuk atau engga.

P : Berapakah pengeluaran Bapak dalam sehari?

I : Pengeluaran sehari itu ga nentu ya mba, setahun ya lebih Rp. 5.000.000.

P : Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?

I : Saya tinggal di rumah sendiri bersama istri dan kedua anak saya. Untuk luasnya ya cukup untuk kita berempat mba Alhamdulillah. Bangunannya juga sudah memakai tembok dan beralaskan keramik jadi mau ada angin kencang atau hujan lebat insyaAllah aman. Di rumah saya airnya sudah memakai PDAM, sudah ada listrik yang menerangi serta menghidupkan televisi, kipas angin, kulkas, dan mesin cuci.

P : Bagaimana keadaan kesehatan bapak dan keluarga dan bagaimana kemudahannya dalam mendapatkan layanan kesehatan?

I : Jika ada yang sakit pengobatannya mudah karena fasilitas kesehatan dekat, sekitar 10 menit dari rumah. Saya dan keluarga tidak memiliki asuransi kesehatan tetapi selalu menyediakan dana cadangan jika nanti sewaktu-waktu ada hal yang tidak terduga misalnya sakit atau kecelakaan. Naudzubillah si ya mba hal itu terjadi, sejauh ini keluarga saya Alhamdulillah selalu sehat, misalnyapun sakit paling demam dan flu biasa saja.

P : Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?

- I : Untuk fasilitas pendidikan dekat mba, kalo untuk biaya bismillah untuk anak tetep semangat cari rezeki. Apalagi kalo di sekolah negeri dapet dana bantuan operasional sekolah kan jadi agak meringankan biaya.
- P : Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?
- I : Keluarga mudah mendapatkan transportasi, selain ada angkot di rumah juga ada kendaraan pribadi. Ataupun misalkan tidak ada alat transportasi pun di zaman modern ini kita dimudahkan dengan teknologi, tinggal pesan lewat Gojek atau aplikasi lainnya kendaraan yang diinginkan akan menjemput di depan rumah.



Nama : Lihun

Tanggal : 09 Maret 2021

P : Berapakah pendapatan sebelum dan sesudah adanya peraturan baru yakni KP 348 Tahun 2019?

I : Sebelum adanya peraturan, pendapatan saya sehari bisa Rp. 200.000 lebih, setelah adanya peraturan paling pendapatannya hanya Rp. 80.000 perhari. Sangat terdampak karena tarif naik dan orderan menurun jadi mengurangi pendapatan kami para pengemudi. Kebanyakan pengguna Gojek belum sadar akan adanya kelebihan transportasi *online* ini, mereka hanya menimbang tarifnya mahal tanpa memikirkan kemudahan-kemudahan apa yang mereka dapatkan jika menggunakan jasa Gojek. Padahal kalo dipikir-pikir Gojek itu murah ketimbang transportasi umum lainnya yang mengharuskan mereka berjalan dulu untuk mencapainya, tidak efisien waktu dan tenaga. Sedangkan kalo Gojek mereka tinggal duduk diem di rumah semuanya terpenuhi.

P : Berapakah pengeluaran Bapak dalam sehari?

I : Tidak menentu, mba. Mungkin sekitar Rp. 70.000 sehari.

P : Bagaimana keadaan dan fasilitas tempat tinggal yang bapak dan keluarga tempati?

I : Saya tinggal di Ajibarang bersama keluarga di rumah yang tergolong permanen. Kamar mandi lengkap, mudah mendapatkan air karena saya memakai sumur. Untuk alat elektronik di rumah saya ada televisi, kipas, mesin cuci dan kulkas.

P : Bagaimana keadaan kesehatan bapak dan keluarga dan bagaimana kemudahannya dalam mendapatkan layanan kesehatan?

I : Saya pakai BPJS mandiri beserta keluarga karena saya sadar tentang mempersiapkan kemungkinan terburuk. Kalo ga punya asuransi nanti ketika ada yang sakit dan kebetulan lagi ga ada uang malah repot, makanya saya menyediakan asuransi kesehatan untuk keluarga saya. Fasilitas kesehatan dekat mba. Ajibarang kan sekarang udah punya RSUD dan itu dekat dengan rumah saya. Saya juga dekat puskesmas kelas satunya paling sekitar 5 menit.

P : Apakah mudah untuk mendapatkan fasilitas pendidikan?

I : Anak saya belum bersekolah mba. Tapi untuk biaya dari sekarang sudah saya dan istri persiapkan. Untuk jarak ke sekolah saya sebagai orang tua nanti mengarahkan ke sekolah yang dekat dengan rumah saja agar akomodasinya mudah. Penerimaan sekolah sekarang kan berbasis *online* ya rata-rata jadi ya makin memudahkan saya sebagai orang tua jika ingin mendaftarkan anak saya nanti sekolah.

P : Apakah bapak dan keluarga mudah dalam mendapatkan alat transportasi?

I : Saya di Ajibarang sudah agak susah mba untuk menemukan angkot yang beroperasi, ada angkot cuma ga banyak jumlahnya di daerah saya tinggal. Untuk sehari-hari saya beserta keluarga menggunakan transportasi pribadi. Di rumah kendaraan saya ada motor dan mobil. Saya pernah narik pakai mobil tapi besar pengeluaran daripada pendapatan jadi saya sekarang pakai motor terus.



IAIN PURWOKERTO

Lampiran 1.6 Transkrip Kuesioner dengan Pengemudi Gojek dari komunitas
Morfoza

Nama Informan	Skor								Jumlah Skor	Kriteria
	A	B	C	D	E	F	G	H		
Adam	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Ade	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Adi	3	2	3	2	3	3	3	3	22	Tinggi
Anang	3	3	3	3	2	3	3	3	23	Tinggi
Anto	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Angga	3	3	3	2	2	3	2	2	20	Tinggi
Anto Mio	3	3	3	2	3	3	3	2	22	Tinggi
Ardhi	2	2	3	2	2	3	2	3	19	Sedang
Arif K.	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Arif N.	3	3	3	2	2	2	3	3	21	Tinggi
Bibit 2	3	3	3	3	2	2	2	2	20	Tinggi
Cahyo	3	3	3	3	2	2	2	3	21	Tinggi
Cahyadi	3	2	3	2	3	3	3	3	22	Tinggi
Damar	3	3	3	3	2	2	2	3	21	Tinggi
Darman	3	3	3	2	3	3	2	3	22	Tinggi
Didi	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Dedi	3	3	3	2	3	3	2	3	22	Tinggi
Desli	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Edo	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Eman	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Eza	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Febri	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Goyan	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Hamdan	3	2	3	3	3	3	3	3	23	Tinggi
Heri	3	3	2	2	2	2	2	3	19	Sedang
Rismanto	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Jamil	3	3	3	2	3	2	2	3	21	Tinggi
Julian	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Jumain A.	3	3	3	2	2	2	2	3	20	Tinggi
Lihun	3	3	3	2	2	2	2	3	20	Tinggi
Mahfud	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi

Mail	3	3	3	3	3	2	2	3	22	Tinggi
Mizan	3	3	3	2	2	2	3	3	21	Tinggi
Jupe	3	2	3	2	3	3	3	3	22	Tinggi
Murfid	3	3	3	2	2	3	3	3	22	Tinggi
Misbah	2	2	3	3	3	3	3	3	22	Tinggi
Nanang	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Nedi	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Nirwan	2	2	3	3	3	3	3	3	22	Tinggi
Ponco	3	3	3	2	3	2	2	3	21	Tinggi
Panji	2	2	3	2	2	3	3	3	20	Tinggi
Ragad	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Rahmat	3	3	3	3	2	2	3	3	22	Tinggi
Rasman	3	2	3	3	3	3	2	3	22	Tinggi
Rendi	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Sharip	2	2	3	3	3	2	2	2	19	Sedang
Sidoel	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Sigit	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Tarwan	3	3	3	2	2	2	2	3	20	Tinggi
Tarwono	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Tovik	3	3	3	3	2	2	2	3	21	Tinggi
Tomi	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Topan	3	3	3	2	3	3	3	3	23	Tinggi
Triyono	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Udin	2	2	3	3	3	2	2	3	20	Tinggi
Unang	3	3	3	3	3	3	2	2	22	Tinggi
Vian	2	2	3	3	3	3	3	3	22	Tinggi
Wahyu	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Yayan	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Tinggi
Yudiez	3	3	3	2	3	2	3	3	22	Tinggi

Lampiran 1.7 : Transkrip Hasil Wawancara

Keterangan P : Peneliti

I : Informan

Transkrip Hasil Wawancara Dengan Komunitas Ojek *online* yang ada di Purwokerto dan Pengguna Aplikasi Gojek

Nama : Cici

Komunitas : 21 Mei 2021

P : Berapakah anggota yang ada di dalam komunitas anda dan dimana *basecamp* komunitas tersebut?

I : Komunitas Driver Ibu-Ibu atau Mbekayu Gojek Grab Purwokerto, yang mana di dalamnya beranggotakan 30 wanita tangguh pengemudi ojek *online*. Kami tidak memiliki *basecamp*, untuk tempat berkumpul kami akan bergantian di setiap rumah anggota sesuai dengan kesepakatan.

Nama : Edi

Komunitas : 21 Mei 2021

P : Berapakah anggota yang ada di dalam komunitas anda dan dimana *basecamp* komunitas tersebut??

I : Komunitas yang beralamat di Jalan Bank ini memiliki anggota sebanyak 35 orang dan tidak memiliki *basecamp*.

Nama : Tayo

Komunitas : 21 Mei 2021

P : Berapakah anggota yang ada di dalam komunitas anda dan dimana *basecamp* komunitas tersebut??

I : Komunitas Solider Plat R yang merupakan komunitas pengemudi Gojek maupun Grab. Komunitas ini pada awalnya memiliki lebih dari 50 orang

anggota, namun kini hanya tersisa 35 orang anggota saja. Tempat berkumpul para anggota nomaden atau berpindah-pindah.

Nama : Anang

Komunitas : 21 Mei 2021

P : Berapakah anggota yang ada di dalam komunitas anda dan dimana *basecamp* komunitas tersebut??

I : Komunitas Gerakan Anak Bangsa Indonesia. Komunitas Gerakan Anak Bangsa Indonesia memiliki 200 orang anggota yang aktif dan non aktif. Banyaknya anggota dikarenakan Komunitas GAB Indonesia mengkoordinir komunitas lainnya, berikut nama-nama komunitas yang berafiliasi dengan GAB Indonesia yaitu, Komunitas Green Black Satria, Murah Meriah Selter, Gojek Ovis Street, Anak Jalanan, dan Pedox's. Kami memiliki markas besar yang terletak di Jalan Mangunjaya 56 Purwokerto Timur.

Nama : Fiyya

Komunitas : 06 April 2021

P : Apa dampak yang anda rasakan setelah diberlakukannya KP 348 Tahun 2019?

I : Sebagai pengguna pasti terdampak dan memberatkan sekarang harganya, karena sebelum adanya peraturan tersebut biasanya saya hanya membayar Rp. 4000 sedangkan sekarang saya harus mengeluarkan minimal Rp. 9.000. Oleh karena itu, saya mengurangi memakai jasa ini. Saya menggunakannya jika sedang terburu-buru, selagi bisa dengan teman atau naik angkot, saya tidak akan menggunakan jasa transportasi Gojek ini.

Nama : Melita

Komunitas : 06 April 2021

P : Apa dampak yang anda rasakan setelah diberlakukannya KP 348 Tahun 2019?

I : Sebagai pelanggan saya terdampak karena harganya naik namun penghasilan masih tetap sama. Karena itu saya memakai jasa Gojek ini jika mendesak saja, jika memungkinkan memakai transportasi lainya seperti angkutan kota, saya

lebih memilih memakainya untuk menekan biaya pengeluaran. Selain harganya yang naik juga promo kini tidak ada, sungguh disayangkan



Lampiran 1.8 Transkrip Hasil Wawancara Dengan Komunitas Ojek *online* yang ada di Purwokerto dan Pengguna Aplikasi Gojek

Nama : Muhlihun

Komunitas : 06 April 2021

P : Bagaimana Morfoza dapat berdiri?

I : Komunitas Morfoza merupakan komunitas pengemudi ojek *online* yang berdomisili di Jalan Pemuda, Purwokerto Barat, kini berganti nama. Komunitas ini berdiri pada pertengahan tahun 2018 dengan nama Hanacaraka. Namun dalam kegiatannya Hanacaraka berafiliasi dengan LSM setempat sehingga semua kegiatannya terikat. Setelah berjalan kurang lebih setahun, pada tanggal 27 Juli 2019 komunitas ini tidak lagi berafiliasi dengan LSM manapun dan berganti nama menjadi komunitas Morfoza. Komunitas ojek *online* ini pada awalnya terbentuk karena beberapa pengemudi yang satu tempat pangkalan lalu memiliki keluhan kesah dan frekuensi yang sama. Dari beberapa individu itu, kini komunitas Morfoza memiliki anggota sebanyak 60 orang. Komunitas yang bernama Morfoza ini berasal dari kata metamorfosis, nama morfoza dipilih karena diharapkan komunitas ini akan selalu berubah ke arah yang lebih baik lagi

P : Apa yang menyebabkan para pengemudi mengalami penurunan pendapatan?

I : Pertama-pertama gojek muncul di Purwokerto sekitaran tahun 2017. *Driver* itu untuk mendapatkan penghasilan menggunakan sistem poin. Satu orderan go ride itu 1 poin, satu orderan go food itu 2 poin, kalo go foodnya di atas 200.000 itu 3 poin, kalo go shop itu 1 poin. Kalo orderannya di atas 200.000 itu 2 point, nah kalo go mart itu 2 point. Nah kalo si driver ini dalam sehari atau 24 jam ini mencapai 20 poin, dari pihak Gojek akan memberikan bonus sebanyak 80.000 perhari, itu di luar dari pendapatan yang didapat dari penumpang. Itu waktu pertama kali *launching* di Purwokerto. Lambat laun program itu berjalan kemudian muncul peraturan pemerintah di Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019, kemudian dari pihak

Gojek Indonesia itu menyesuaikan tarif dari perkilometranya naik kemudian dari bonusnya menurun. Untuk 20 poin itu bonusnya hanya Rp. 40.000. Kalo waktu itu 20 point bonusnya Rp. 80.000, di poin ke 14 dapet Rp. 40.000, di point ke 18 dapet Rp. 40.000. Setelah peraturan pemerintah itu kan harganya naik, lalu penumpang mulai enggan karena awalnya jarak minimal dia biasanya bayar Rp. 3.000 atau Rp. 4.000 karena disubsidi dari pihak Gojek, kini melonjak langsung menjadi Rp. 9.000 dan tidak ada subsidi. *Driver* pendapatannya mulai goyang dan menurun.



Lampiran 2 Dokumentasi Penelitian



Dokumentasi setelah pengisian kuesioner dengan para pengemudi Gojek di Base Camp Morfoza



Dokumentasi Wawancara dengan informan (Pak Lihun) di Base Camp Morfoza



Dokumentasi Para Pengemudi Sedang Menunggu Orderan



Dokumentasi Para Pengemudi Sedang Menunggu Orderan



Dokumentasi Base Camp Morfoza



Dokumentasi Base Camp Morfoza



Dokumentasi Fasilitas (Kursi Panjang, Stop Kontak) yang terdapat di Base Camp Morfoza



Dokumentasi Fasilitas (*Wifi*, Kursi Panjang, Karpet) yang terdapat di Base Camp Morfoza

Lampiran 3.1 Surat Permohonan Izin Observasi Pendahuluan Kepada Ketua
Morfoza



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat : Jl. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53128
Telp : 0281-636624, 628250, Fax : 0281-636653, www.iaipurwokerto.ac.id

Nomor : 1393/In.17/FEBLJ.ES/PP.009/VII/2020 Purwokerto, 27 Juli 2020
Lamp. : -
Hal : **Permohonan Izin Observasi Pendahuluan**

Kepada Yth.
Ketua Komunitas Gojek Purwokerto
Di
Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dalam rangka pengumpulan data guna penyusunan Proposal Skripsi yang berjudul Analisis Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto) Maka kami mohon Bapak/Ibu berkenan memberikan izin observasi kepada mahasiswa/i kami:

1. Nama : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
2. NIM : 1717201009
3. Semester / Program Studi : VI / Ekonomi Syariah
4. Tahun Akademik : 2020 / 2021
5. Alamat : Jl. Let Jend Pol Soemarto No. 537

Adapun observasi tersebut akan dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Obyek yang diobservasi : Kesejahteraan Pengemudi
2. Tempat/ Lokasi : Komunitas Gojek yang berada di Jl. Pemuda
3. Waktu Observasi : 29 Juli 2020 s/d 1 Agustus 2020

Demikian permohonan ini kami buat, atas izin dan perkenan Bapak/Ibu kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alikum Wr. Wb.

Ketua Jurusan Ekonomi Syariah,

Dr. Dwi Laila Hilvatin, S.E., M.S.I.
NIP. 19851112 200912 2 007

Tembusan Yth.
1. Wakil Dekan I
2. Kasubbag Akademik
3. Arsip

Lampiran 3.2 Surat Usulan Menjadi Pembimbing Skripsi



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat: Jl. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53126
Telp : 0281-635624, 629250, Fax : 0281-636553, www.iainpurwokerto.ac.id

Nomor : 0913/In.17/FEBJ.ES/PP.009/VI/2020 Purwokerto, 09 Juni 2020
Lampiran : 1 lembar
Hal : Usulan menjadi pembimbing skripsi

Kepada:
Yth. Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I
Dosen Tetap IAIN Purwokerto
Di
Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Sesuai dengan hasil sidang penetapan judul skripsi mahasiswa Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Purwokerto pada tanggal 09 Juni 2020 dan konsultasi mahasiswa kepada Kaprodi pada tanggal 09 Juni 2020 kami mengusulkan Bapak/Ibu untuk menjadi Pembimbing Skripsi mahasiswa:

Nama : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
NIM : 1717201009
Semester : VI
Prodi : Ekonomi Syariah
Judul Skripsi : Analisis Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto)

Untuk itu, kami mohon kepada Bapak/Ibu dapat mengisi surat kesediaan terlampir. Atas kesediaan Bapak/Ibu kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alikum Wr. Wb.

Penyusunan Ekonomi Syariah

Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I.
NIP. 19851112 200912 2 007

Lampiran 3.3 Surat Pernyataan Kesiediaan Menjadi Pembimbing Skripsi



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat : Jl. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53126
Telp : 0281-635624, 628250, Fax : 0281-636553, www.iainpurwokerto.ac.id

SURAT PERNYATAAN KESEDIAAN MENJADI PEMBIMBING SKRIPSI

Berdasarkan surat pemunjukan oleh Ketua Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Purwokerto No. 0913/In.17/FEBI.JES/PP.009/VI/2020 tentang usulan menjadi pembimbing skripsi.

Atas nama : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid NIM: 1717201009
Judul Skripsi : Analisis Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto)

Saya menyatakan bersedia / tidak-bersedia *) menjadi pembimbing skripsi mahasiswa yang bersangkutan.

Purwokerto, 09 Juni 2020

Irena Laela Hilyain, S.E., M.S.I
NIP. 19851112 200912 2 007

Catatan: *Coret yang tidak perlu

Lampiran 3.4 Surat Permohonan Persetujuan Judul Skripsi



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Alamat : Jl. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53128
Telp : 0281-635024, 628250, Fax : 0281-636553, www.iainpurwokerto.ac.id

Hal : Permohonan Persetujuan Judul Skripsi

Purwokerto, 10 November 2020

Kepada:
Yth. Dekan FEBI
Institut Agama Islam Negeri Purwokerto
Di
Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Yang bertandatangan di bawah ini, mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Purwokerto:

1. Nama : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
2. NIM : 1717201009
3. Semester : VII
4. Prodi : Ekonomi Syariah
5. Tahun Akademik : 2020/2021

Dengan ini saya mohon dengan hormat untuk menyetujui judul skripsi saya guna melengkapi sebagian syarat untuk menyelesaikan studi program S-1 pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Purwokerto.

Adapun judul skripsi yang saya ajukan adalah:


Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto).

Sedangkan sebagai Dosen Pembimbing Skripsi adalah: Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I.


Demikian surat permohonan ini saya buat, atas perhatian dan perkenan Bapak, saya ucapkan terimakasih.

Wassalamu'alikum Wr. Wb.

Mengetahui,
Dosen Pembimbing


Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I.
NIP. 198511122009122007

Hormat Saya,


Berly Anindya Sekar Melati Saputri W.
NIM. 1717201009

Menyetujui

Kepada Dosen Ekonomi Syariah



Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I.
NIP. 198511122009122007

Tembusan:

1. Wakil Dekan I
2. Kasubbag AKA
3. Arsip

Lampiran 3.5 Surat Bimbingan Skripsi



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Alamat : J. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53126
Telp : 0281-635624, 628250, Fax : 0281-636553, www.iainpurwokerto.ac.id

Nomor: 2080/In.17/FEBLJ.ES/PP.009/XI/2020

Purwokerto, 10 November 2020

Lamp : -

Hal : Bimbingan Skripsi

Kepada:

Yth. Ibu Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I

Dosen Tetap Institut Agama Islam Negeri Purwokerto

Di

Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Berdasarkan surat penunjukan pembimbing skripsi yang telah kami sampaikan dan surat pernyataan kesediaan menjadi pembimbing skripsi yang telah Bapak/Ibu tandatangani atas nama:

1. Nama : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
2. NIM : 1717201009
3. Semester : VII
4. Prodi : Ekonomi Syariah
5. Alamat : J. Let Jend Pol Soemarto No.537 RT 06/02, Purwanegara, Purwokerto Utara
6. Judul Skripsi : Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto)

Maka kami menetapkan Bapak/Ibu sebagai Dosen Pembimbing Skripsi mahasiswa tersebut. Mohon kejasama Bapak/Ibu untuk melaksanakan bimbingan skripsi sebaik-baiknya sebagaimana aturan yang berlaku.

Demikian surat ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terimakasih.

Wassalamu'alikum Wr. Wb.

Ketua Jurusan Ekonomi Syariah

Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I.
NIP. 198511122009122007

Lampiran 3.6 Surat Keterangan Mengikuti Seminar Proposal Skripsi



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Alamat : Jl. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53126
Telp : 0281-635624, 628250, Fax : 0281-636553, www.iaipurwokerto.ac.id

SURAT KETERANGAN MENGIKUTI SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI

Nomor : /In.17/FS.J.E.S/PP.009/XI/2020

Yang bertandatangan di bawah ini, Ketua Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto menerangkan bahwa:

Nama : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
NIM : 171701009
Semester : VII
Program Studi : Ekonomi Syariah

Telah mengikuti seminar proposal pada:

NO	HARI/TANGGAL	PRESENTER	TANDA TANGAN PRESENTER	
1	Kamis, 13 Juli 2020	Erlina	¹	
2	Kamis, 25 September 2020	Atik Agreta		²
3	Kamis, 23 Oktober 2020	Ikrina Risqi Ardiani	³	
4	Kamis, 23 Oktober 2020	Nur Hikmah		⁴
5	Kamis, 23 Oktober 2020	Umi Uswatun Chasanah	⁵	

Pernah menjadi pembahas mahasiswa atas nama:

Nama : Atik Agreta
Judul Proposal : Pengaruh persepsi kemudahan dan persepsi manfaat dalam meningkatkan minat menggunakan e-money (studi kasus mahasiswa IAIN Purwokerto)
Materi yang dibahas/ pertanyaan : Output apa yang ingin anda berikan kepada masyarakat karena anda mahasiswa sebagai agent of change?

Demikian surat keterangan ini dibuat dan dapat digunakan sebagai syarat untuk mendaftar seminar proposal skripsi.

Purwokerto, 10 November 2020
Ketua Jurusan Ekonomi Syariah



Dr. Laela Hilvatin, S.E., M.S.I.
NIP. 19851112 200912 2 007

Lampiran 3.7 Surat Keterangan Lulus Seminar



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53128
Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553; Website: febi.iainpurwokerto.ac.id

SURAT KETERANGAN LULUS SEMINAR
Nomor : 2199/In.17/FEBI.J.E.S/PP.009/XI/2020

Yang bertanda tangan dibawah ini Ketua Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto menerangkan bahwa :

Nama : **Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid**
NIM : 1717201009
Semester : VII
Jurusan : Ekonomi Syaria'h

Berdasarkan Surat Rekomendasi Sidang Seminar Proposal Revisi Substansi dan Metodologi Proposal dengan Judul :

"Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto)"

Pada Tanggal **20 November 2020** dan dinyatakan **LULUS**.

Dengan perubahan proposal / hasil Proposal sebagai berikut :

1. Substansi Masalah
 - Pada judul subjek diperjelas, pada LBM tambahkan alasan mengapa memilih peraturan tersebut.
2. Metodologi Penelitian
 -
3. Teknik Penulisan
 - Penulisan judul ?
4. Lain-lain
 -
5. Saran
 -

Demikian surat keterangan ini dibuat dan dapat digunakan sebagai syarat untuk melakukan Riset penulisan Skripsi program S-1. Terima kasih.

Dibuat di : Purwokerto
Pada Tanggal : 26 November 2020
Ketua Jurusan Ekonomi Syariah,


Dewi Faeta Hilvatin, M.S.I
NIP. 19851112 200912 2 007

Lampiran 4 Blangko/Kartu Bimbingan



KEMENTERIAN AGAMA
 INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
 Alamat : J. Jend. A. Yani No. 45 A Purwokerto 53126
 Telp. 0281-639324, 639330, Fax : 0281-639553, www.iainpurwokerto.ac.id

BLANGKO/KARTU BIMBINGAN

Nama : Berly Anindya Sekar Melati Sapri Wachid
 NIM : 1717201009
 Prodi/semester : Ekonomi Syariah/VII
 Dosen Pembimbing : Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I
 Judul Skripsi : Analisis Dampak Peraturan Baru Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Terhadap Komunitas Gojek di Purwokerto)

No	Bulan	Hari/Tanggal	Materi Bimbingan*)	Tanda Tangan**)	
				Pembimbing	Mahasiswa
1	Juni	Rabu/24	Mencari teori dan data untuk pendukung latar belakang masalah	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
2	Juli	Selasa/07	Latar belakang, definisi operasional, rumusan masalah, penelitian terdahulu dibuat tabel, metodologi penelitian	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
3	Oktober	Kamis/19	Dibuat tabel status lama dan baru, definisi operasional, sistematika penulisan, daftar pustaka, penulisan draf/abstrak dengan bimbingan	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
4	November	Senin/09	ACC Seminar	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

*) diisi pokok-pokok bimbingan.

***) diisi setiap selesai bimbingan.

No	Bulan	Hari/Tanggal	Materi Bimbingan*)	Tanda Tangan**)	
				Pembimbing	Mahasiswa
1	Mei	Kamis, 04	Point kesejahteraan pada definisi operasional dipindahkan ke landasan teori; Bab 2 jelaskan peraturan ojol secara umum, perubahannya dan dampaknya seperti apa; Alasan memilih komunitas Morfoza, diperjelas yang diwawancarai siapa dan berapa orang	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
2	April	Kamis, 29	Tambahkan informasi pendukung Gojek, tambahkan kebijakan, jumlah pesen/ride, dan pesang dari komunitas Morfoza	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
3	Mei	Senin, 10	Sumber penelitian, beraps dan jelaskan komunitas ojol di Purwokerto, atau paparan data kurang diolah, profil informan apa kaitannya dengan konteks penelitian, tulis transkrip yang penting, paparan data dan pembahasan sesuaikan dengan judul.	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
4	Mei	Selasa, 25	Pertambahan informan dan profil informan diganti menjadi tabel. Bab 4 : menjelaskan Gojek, komunitas Morfoza, peraturan ojek online, peraturan lama, peraturan baru, penyebab adanya aturan baru, menjelaskan dampak positif dan negatif terhadap kesejahteraan, dikaitkan dengan indikator kesejahteraan Islam.	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
5	Juni	Selasa, 09	Pertambahan point tentang Amiral Mukminin	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
6	Juni	Rabu, 16	Pertubahan Keyword pada abstrak dan kesimpulan pada bab 5	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
7	Juni	Kamis, 17	ACC Munasqiyah	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

*) diisi pokok-pokok bimbingan.

***) diisi setiap selesai bimbingan.

Purwokerto, 17 Juni 2021
 Pembimbing

[Signature]
Dewi Laela Hilyatin, S.E., M.S.I
 NIP. 198511122009122007



Lampiran 5.1 Sertifikat OPAK I



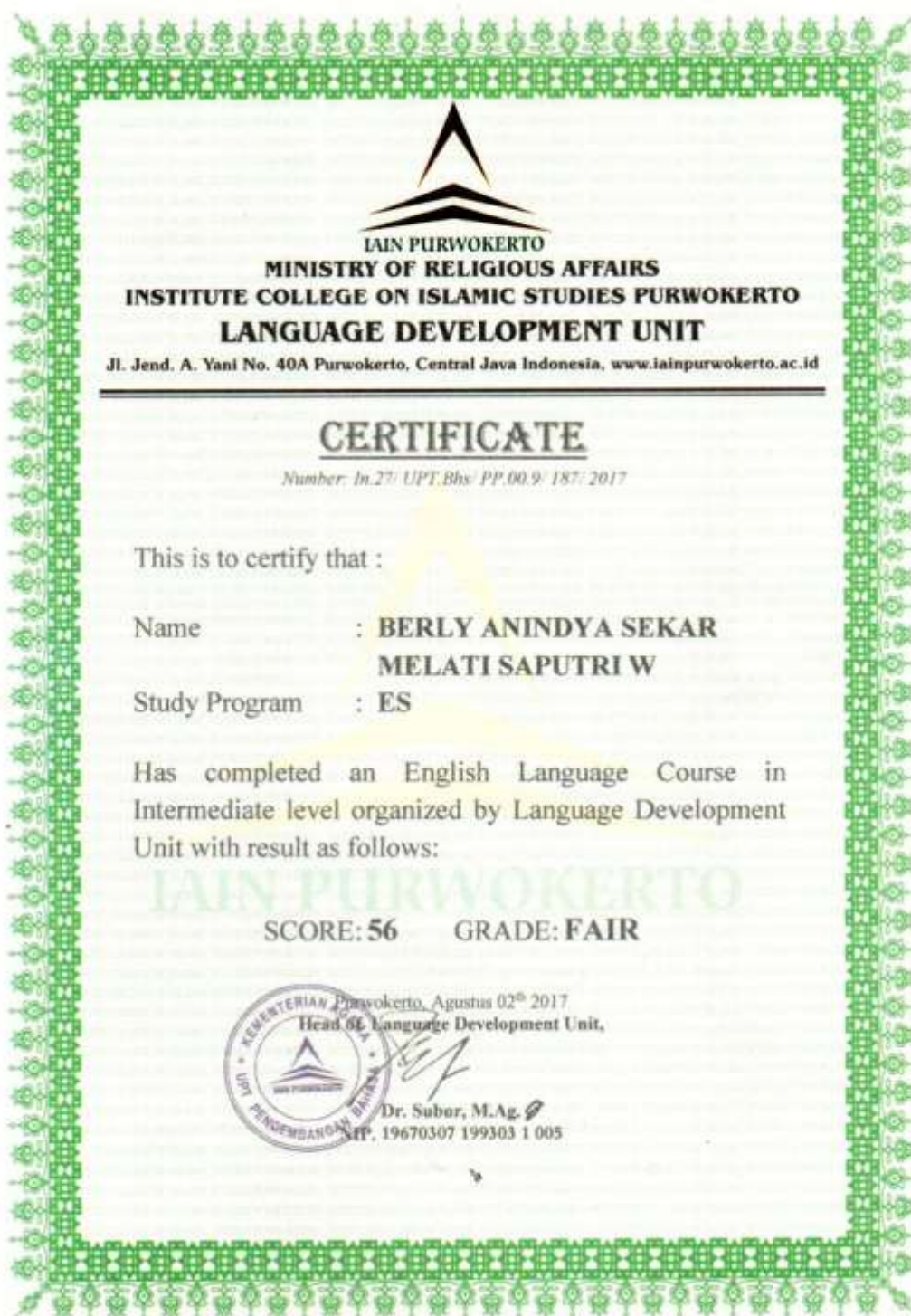
Lampiran 5.2 Sertifikat PBAK F



Lampiran 5.3 Sertifikat BTA-PPI

											
KEMENTERIAN AGAMA INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO UPT MA'HAD AL-JAMI'AH Alamat : Jl. Jend. A. Yani No. 40 A Purwokerto 53126 Telp : 0281-636624, 626250, Fax : 0281-636553, www.iainpurwokerto.ac.id											
SERTIFIKAT											
Nomor: B-205/In.17/UPT.MAJ/Sti.011/II/2018											
Diberikan oleh UPT Ma'had Al-Jami'ah IAIN Purwokerto kepada:											
<u>BERLY ANINDYA SEKAR MELATI</u> 1717201009											
Sebagai tanda yang bersangkutan telah LULUS dalam Ujian Kompetensi Dasar Baca Tulis Al-Qur'an (BTA) dan Pergetahuan Pengamalan Ibadah (PPI).											
<table border="1"><thead><tr><th>MATERI UJIAN</th><th>NILAI</th></tr></thead><tbody><tr><td>1. Tes Tulis</td><td>74</td></tr><tr><td>2. Tartil</td><td>70</td></tr><tr><td>3. Kitabah</td><td>75</td></tr><tr><td>4. Praktek</td><td>72</td></tr></tbody></table>	MATERI UJIAN	NILAI	1. Tes Tulis	74	2. Tartil	70	3. Kitabah	75	4. Praktek	72	
MATERI UJIAN	NILAI										
1. Tes Tulis	74										
2. Tartil	70										
3. Kitabah	75										
4. Praktek	72										
NO. SERI: MAJ-G1-2018-230											
Purwokerto, 26 Februari 2018 Mudir Ma'had Al-Jami'ah,  Drs. H. M. Mukti, M.Pd.I NIP. 19570521 198503 1 002											

Lampiran 5.4 Sertifikat Bahasa Inggris



Lampiran 5.5 Sertifikat Bahasa Arab


IAIN PURWOKERTO

**وزارة الشؤون الدينية
الجامعة الإسلامية الحكومية بورنوكرتو
الوحدة لتنمية اللغة**

مدونان : شارع جنطون احمدياتي رقم: ٤٤، بورنوكرتو ٥٣١٢٦، هاتفه ٠٢٨-٦٣٥٦٢٤ www.iainpurwokerto.ac.id

الشهادة
رقم: ١٧١٧٢٠١٠٠٩ / UPT. Bha/ ١٧٠١٠٩

تشهد الوحدة لتنمية اللغة بأن:

الاسم : **بيولي أنينديا سيكار ميلاتي سبوتري واحد**

رقم القيد : **١٧١٧٢٠١٠٠٩**

القسم : **ES**

قد استحق/استحقت الحصول على شهادة إجازة اللغة العربية بجميع مهاراتها على المستوى المتوسط وذلك بعد إتمام الدراسة التي عقبتها الوحدة لتنمية اللغة وفق المنهج المقرر بتقدير:

٨٢
١٠٠

(جيد جدا)



بورنوكرتو، ١٧ يناير ٢٠١٨
الوحدة لتنمية اللغة،
الدكتور محمد الماجستير
رئيس الوحدة لتنمية اللغة

١٩٦٧٠٣٠٧ ١٩٩٣٠٣ ١٠٠٥ : رقم التوثيق

Lampiran 5.6 Sertifikat Aplikom

SERTIFIKAT APLIKASI KOMPUTER

KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO

UPT TEKNOLOGI INFORMASI DAN PANGKALAN DATA

Alamat: Jl. Jend. Ahmad Yani No. 40A Telp. 0281-635024 Website: www.iainpurwokerto.ac.id Purwokerto 53126



IAIN PURWOKERTO

No. IN.17/UPT-TIPD/3255/IV/2021

Dibentkan Kepada:

BERLY ANINDYA SEKAR MELATI SAPUTRI WACHID

NIM: 1717201009

Tempat / Tgl. Lahir: Banyumas, 16 Juni 1999

Purwokerto, 28 Juni 2021
Kepala UPT TIPD



Dr. H. Fajar Hardoyono, S.Si, M.Sc
NIP. 19807215 200501 1 003

SKALA PENILAIAN

SKOR	HURUF	ANGKA
85-100	A	4.0
81-85	A-	3.6
76-80	B+	3.3
71-75	B	3.0
65-70	B-	2.6

MATERI PENILAIAN

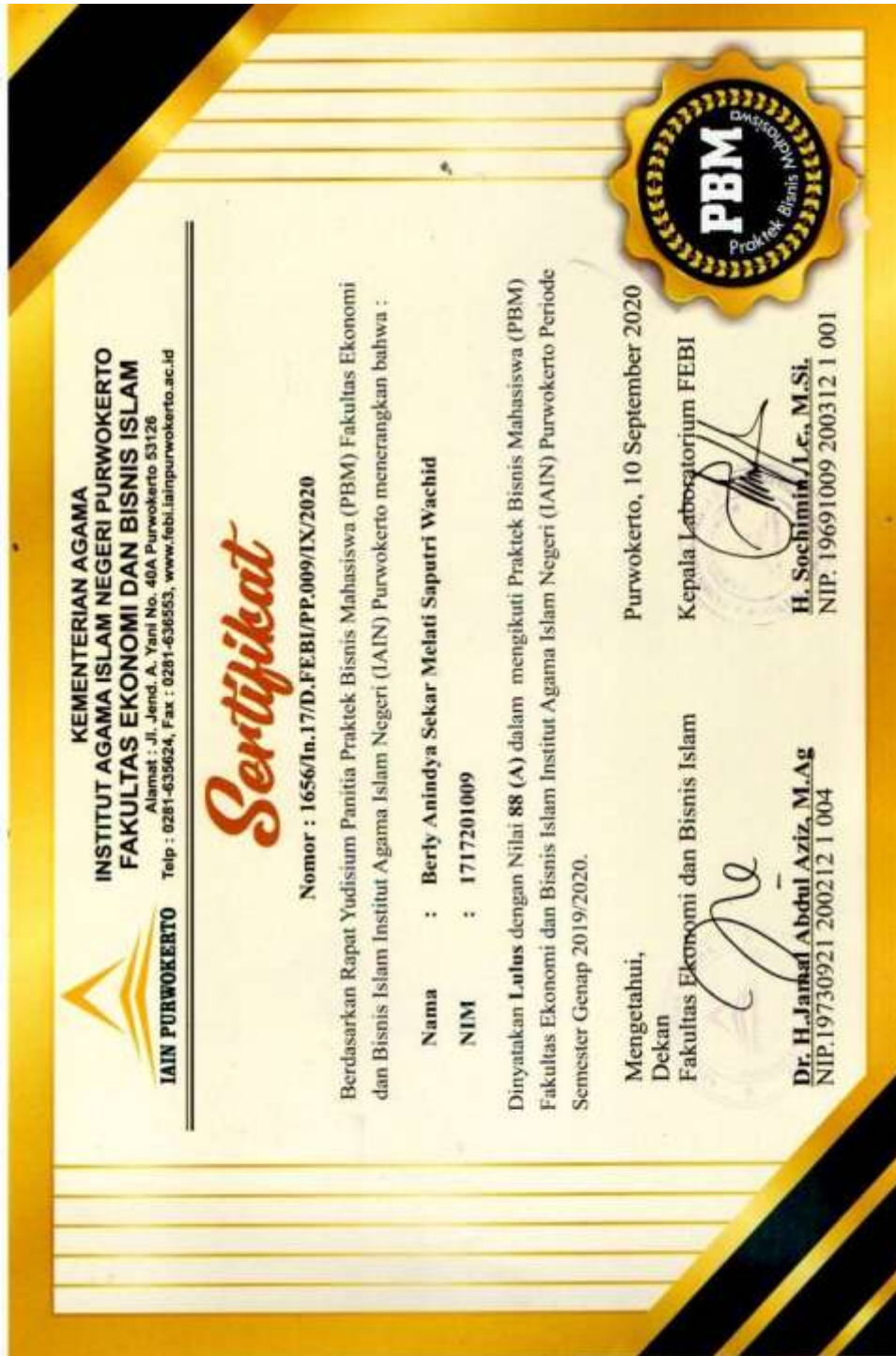
MATERI	NILAI
Microsoft Word	100 / A
Microsoft Excel	89 / A
Microsoft Power Point	91 / A

Sebagai tanda yang bersangkutan telah menempuh dan **LULUS** Ujian Akhir Komputer pada Institut Agama Islam Negeri Purwokerto Program **Microsoft Office®** yang telah diselenggarakan oleh UPT TIPD IAIN Purwokerto.






Lampiran 5.7 Sertifikat PBM



Lampiran 5.8 Sertifikat KKN



Lampiran 5.9 Sertifikat PPL

**IAIN PURWOKERTO**

KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PURWOKERTO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126
Telp. : 0281-635624, Fax : 0281-636553; website : febi.iainpurwokerto.ac.id

Sertifikat

Nomor : **881/In.17/D.FEBI/PP.009/3/2021**

Berdasarkan Rapat Yudisium Panitia Praktek Pengalaman Lapangan (PPL) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto menerangkan bahwa :


Nama : **BERLY ANINDYA SEKAR MELATI SAPUTRI WACHID**
NIM : **1717201009**

Telah mengikuti Praktek Pengalaman Lapangan (PPL) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto Periode Semester Gasal 2020/2021 di :


DINAS PENDIDIKAN KABUPATEN BANYUMAS


Mulai Bulan Januari 2021 sampai dengan Februari 2021 dan dinyatakan **Lulus** dengan mendapatkan nilai **92,5(A)**. Sertifikat Ini diberikan sebagai tanda bukti telah mengikuti Praktek Pengalaman Lapangan (PPL) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto dan sebagai syarat mengikuti ujian *Munaqasyah/Skripsi*.

Mengetahui,
Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam


Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag
NIP.19730921 200212 1 004

Purwokerto, 30 Maret 2021


H. Sochimul Lc., M.Si.
NIP. 19691009 200312 1 001


Kepala Laboratorium FEBI

Lampiran 6 Daftar Riwayat Hidup

A. Identitas Diri

1. Nama Lengkap : Berly Anindya Sekar Melati Saputri Wachid
2. NIM : 1717201009
3. Tempat/Tgl. Lahir : Banyumas, 16 Juni 1999
4. Alamat : Jl. Let Jend Pol Soemarto No. 537 RT 06/02
Purwanegara, Purwokerto Utara
5. Nama Ayah : Abdul Wachid
6. Nama Ibu : Yani Widiyati

B. Riwayat Pendidikan

1. Pendidikan Formal
 - a. SD Negeri Pekayon 15 Pagi (2011)
 - b. SMP Negeri 184 Jakarta (2014)
 - c. SMA Swasta Unggulan Ar Rahman (2017)
 - d. IAIN Purwokerto (2021)
2. Pendidikan Non-Formal
 - a. Pondok Pesantren El-Fira Purwokerto (2018)

B. Pengalaman Organisasi

1. HMJ Ekonomi Syariah IAIN Purwokerto (2018-2019)
2. KSEI IAIN Purwokerto (2019)
3. KSPM FEBI UIN Saizu (2020)

Purwokerto, 16 Juni 2021



(Berly Anindya Sekar Melati S.W)