

---

# Kesejahteraan pengemudi Grabbike *online* di Surabaya dalam perspektif *maqashid al-shariah*

JBB  
9, 1

Fanira Putri Dewantara Anwar, Ika Yunia Fauzia\*

*Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Perbanas Surabaya, Jl. Nginden  
Semolo 34-46 Surabaya 60118, Jawa Timur, Indonesia*

55

## ABSTRACT

*The Welfare of Grabbike Online Drivers in Surabaya Perspective is studied in Maqashid Al-Shariah. This study examined the level of welfare of the Grabbike driver and was linked to the analysis of maqashid al-shariah. The data were collected by interviewing, observing, and documenting with the seven people as informants. The data were analyzed using phenomenology and the truth was tested. The result shows the level of welfare of the Grabbike driver is quite prosperous because the income they have earned from being a driver for Grabbike is sufficient for daily needs. However, there were still informants who thought that the income from being a Grabbike driver was insufficient for daily needs. Most of the informants considered that his dharuriyat needs were fulfilled by working as a Grabbike driver. Although there are still informants who consider that their dharuriyat needs are not sufficient in terms of income earned by being a Grabbike driver, they are still mediocre.*

Received 9 April 2019

Revised 1 Juli 2019

Accepted 1 Juli 2019

**JEL Classification:**

M31

**DOI:**

10.14414/jbb.v9i1.1646

## ABSTRAK

*Kesejahteraan Pengemudi Grabbike Online di Surabaya dikaji dalam Perspektif Maqashid Al-Shariah. Penelitian ini mengkaji tingkat kesejahteraan pengemudi Grabbike dan dikaitkan dengan analisis maqashid al-shariah. Data dikumpulkan dengan cara wawancara, observasi dan dokumentasi kepada informan sebanyak tujuh orang. Data yang didapat dianalisis dengan menggunakan fenomenologi dan diuji kebenarannya. Berdasarkan hasil penelitian ini, tingkat kesejahteraan pengemudi Grabbike tergolong sudah cukup sejahtera karena pendapatan yang telah diperoleh dari menjadi pengemudi Grabbike sudah mencukupi kebutuhan sehari-hari. Meskipun masih ada informan yang menganggap bahwa pendapatan dari menjadi pengemudi Grabbike kurang mencukupi kebutuhan sehari-hari. Sebagian besar informan menganggap bahwa kebutuhan dharuriyatnya sudah tercukupi dengan bekerja menjadi pengemudi Grabbike. Meskipun masih ada informan yang menganggap bahwa kebutuhan dharuriyatnya belum tercukupi dalam artian penghasilan yang didapatkan dengan menjadi pengemudi Grabbike masih pas-pasan.*

*Keyword:*

*Welfare, Grabbike, Maqashid Al-shariah, Driver Online*

## 1. PENDAHULUAN

Dalam UU No. 11, 2009 tentang kesejahteraan sosial, dijelaskan bahwa kesejahteraan sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya. Adapun penyelenggaraan kesejahteraan sosial adalah upaya yang terarah, terpadu, dan berkelanjutan yang dilakukan pemerintah, pemerintah daerah, dan masyarakat dalam bentuk pelayanan sosial. Semuanya guna memenuhi kebutuhan dasar setiap warga negara, yang meliputi rehabilitasi sosial, jaminan sosial, pemberdayaan sosial, dan perlindungan sosial. Fungsi kesejahteraan sosial Islami merupakan sebuah konsep yang berakar dari pemikiran sosio ekonomi oleh Al-Ghazali.

Journal of

**Business and Banking**

ISSN 2088-7841

Volume 9 Number 1

Mei - Oktober 2019

pp. 55-71

© STIE Perbanas Press  
2019

Tema yang menjadi pokok seluruh karyanya adalah konsep masalah atau kesejahteraan sosial atau kebaikan bersama, maksudnya adalah sebuah konsep yang mencakup semua aktivitas manusia dan membuat erat antara individu dan masyarakat. Al-Ghazali mengidentifikasi semua masalah, baik berupa *masalih* (manfaat) maupun *mafaashid* (kerusakan) dalam meningkatkan kesejahteraan sosial (Abdullah, 2010).

Kemaslahatan yang hendak dicapai oleh syari'ah bersifat umum dan universal. Bersifat umum artinya bahwa hal itu berlaku bukan hanya untuk individu secara pribadi, melainkan juga semua manusia secara kolektif dan keseluruhan. Bersifat universal artinya bahwa kemaslahatan itu berlaku bukan untuk jenjang masa tertentu saja, melainkan juga untuk sepanjang waktu dan sepanjang kehidupan manusia (Fauzia & Riyadi, 2018). Jadi, satu titik awal yang harus digarisbawahi adalah *maqashid al-syariah* bermuara pada kemaslahatan. Bertujuan untuk menegakkan kemaslahatan manusia sebagai makhluk sosial, yang mana manusia tersebut harus bertanggung jawab atas dirinya sendiri dan pada akhirnya nanti pada Allah. Mashlahah adalah kaidah umum yang disarikan dari banyak masalah *furu'* yang bersumber kepada dalil-dalil hukum. Maksudnya, hukum-hukum fikih dalam masalah-masalah *furu'* dianalisis dan disimpulkan bahwa semuanya memiliki satu titik kesamaan yaitu memenuhi atau melindungi mashlahat hamba di dunia dan akhiratnya (Karim, 2015).

Untuk seorang *driver Grab*, pendapatan mereka menggunakan sistem *sharing profit* yang persentasenya bagi hasil sebesar 80% untuk driver, dan 20% untuk pihak *Grab*. Sistem bonus para *driver Grab* menggunakan sistem pengumpulan berlian. Bonus akan diberikan jika seorang driver dapat memenuhi ketentuan yang diberikan. Untuk pengumpulan 100 berlian pertama yang terkumpul akan mendapatkan bonus sebesar Rp 20.000, sedangkan pengumpulan berlian yang tertinggi adalah 450 berlian. Dari 450 berlian tersebut akan mendapatkan bonus sejumlah Rp 230.000.

Hal tersebut menjadi pegangan peneliti dengan tujuan dan rumusan masalah yaitu, mengkaji tingkat kesejahteraan pengemudi *Grabbike online* di Surabaya dan mengkaji analisis *maqashid al-shariah* terhadap tingkat kesejahteraan pengemudi *Grabbike online* di Surabaya.

## 2. RERANGKA TEORITIS DAN HIPOTESIS

### Ukuran Tingkat Kesejahteraan Manusia

Indeks Pembangunan Manusia (IPM)/*Human Development Index* (HDI) adalah pengukuran perbandingan dari harapan hidup, melek huruf, pendidikan dan standar hidup untuk semua negara seluruh dunia. IPM menjelaskan bagaimana penduduk dapat mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan, dan sebagainya. IPM diperkenalkan oleh *United Nations Development Programme* (UNDP) pada tahun 1990 dan dipublikasikan secara berkala dalam laporan tahunan *Human Development Report* (HDR). IPM dibentuk oleh 3 (tiga) dimensi dasar, yaitu umur panjang dan hidup sehat, pengetahuan, standar hidup layak (Statistik, 2016).

IPM merupakan suatu indeks komposit yang mencakup tiga bidang pembangunan manusia yang dianggap sangat mendasar, yang digunakan sebagai indikator yaitu bidang kesehatan: usia hidup (*logetivity*), bidang pendidikan: pengetahuan (*knowledge*); dan bidang ekonomi: standar

---

hidup layak (*decent living*) (Faqihudin, 2010).

Konsep pembangunan manusia menurut laman ([www.ipm.bps.go.id](http://www.ipm.bps.go.id)), dijelaskan bahwa pembangunan manusia adalah sebuah proses pembangunan yang bertujuan agar mampu memiliki lebih banyak pilihan, khususnya dalam pendapatan, kesehatan dan pendidikan. Pembangunan manusia sebagai ukuran kinerja pembangunan secara keseluruhan dibentuk melalui pendekatan tiga dimensi dasar. Dimensi tersebut mencakup umur panjang dan sehat, pengetahuan dan kehidupan yang layak dan masing-masing dimensi direpresentasikan oleh indikator. Tujuan utama pembangunan adalah menciptakan lingkungan yang memungkinkan rakyat untuk menikmati umur panjang, sehat, dan menjalankan kehidupan yang produktif (*United Nation Development Programme-UNDP*).

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) merupakan indikator komposit tunggal yang walaupun tidak dapat mengukur semua dimensi dari pembangunan manusia, tetapi mengukur tiga dimensi pokok pembangunan manusia yang dinilai mampu mencerminkan kemampuan dasar (*basic capabilities*) penduduk. Ketiga kemampuan dasar itu adalah umur panjang dan sehat, berpengetahuan dan berketerampilan, serta akses terhadap sumber daya yang dibutuhkan untuk mencapai standar hidup layak. UNDP mendefinisikan pembangunan manusia sebagai suatu proses untuk memperluas pilihan-pilihan bagi penduduk dalam hal pendapatan, kesehatan, pendidikan, lingkungan fisik, dan sebagainya. Empat hal pokok yang perlu di perhatikan dalam pembangunan manusia adalah produktivitas, pemerataan, kesinambungan, pemberdayaan. Titik berat pembangunan nasional Indonesia sesungguhnya sudah menganut konsep tersebut, yakni konsep pembangunan manusia seutuhnya yang menghendaki peningkatan kualitas hidup penduduk baik secara fisik, mental maupun spiritual (Setiawan & Hakim, 2013).

### **Kesejahteraan Perspektif *Maqashid Al-Shariah***

*Maqashid al-Shariah* secara etimologi terdiri dari dua kata, yaitu *maqashid* dan *shariah*. *Maqashid* adalah bentuk jamak dari *maqsud* yang berarti kesengajaan atau tujuan. Sedangkan *shariah* adalah jalan menuju air atau bisa dikatakan dengan jalan menuju ke arah sumber kehidupan. *Maqashid al-Shariah* secara terminology adalah maksud Allah sekali pembuat *shariah* untuk memberikan kemaslahatan (*maslahah*) kepada manusia, yaitu dengan terpenuhinya kebutuhan-kebutuhan *dharuriyah*, *hajiyah* dan *tahsiniah*, agar manusia bisa hidup dalam kebaikan dan dapat menjadi hamba Allah yang baik (Fauzia, 2016). Al-Ghazali mendefinisikan aspek kegiatan ekonomi dari fungsi kesejahteraan sosialnya dalam kerangka sebuah hierarki utilitas individu dan sosial yang tripastite, yakni kebutuhan (*dharuriyah*), kesenangan atau kenyamanan (*hajiyah*), dan kemewahan (*tahsiniah*). Kunci pemeliharaan dari kelima tujuan dasar ini terletak pada penyediaan tingkat pertama. *Dharuriyah* adalah kemaslahatan esensial bagi kehidupan manusia dan karena itu wajib ada sebagai syarat mutlak terwujudnya kehidupan itu sendiri, baik duniawi maupun akhirat. Dengan kata lain, jika *dharuriyah* itu tidak terwujud, niscaya kehidupan manusia akan punah sama sekali. Di sisi lain, *hajiyah* adalah segala hal yang menjadi kebutuhan primer manusia agar hidup bahagia dan sejahtera dunia dan akhirat, dan terhindar dari berbagai

kesengsaraan. Jika kebutuhan ini tidak dipenuhi, maka kehidupan manusia akan mengalami kesulitan (*masyaqa*). Tingkatan terakhir adalah *tahsiniyyah*, yakni kebutuhan hidup komplementer-sekunder untuk menyempurnakan kesejahteraan hidup manusia. Jika aspek *tahsiniyyah* tidak terpenuhi, maka kemaslahatan hidup manusia kurang sempurna dan kurang nikmat meski tidak menyebabkan kesengsaraan.

Dijelaskan juga, secara lebih rinci, bahwa tujuan syariah adalah meningkatkan kesejahteraan seluruh manusia, yang terletak pada perlindungan keimanan (*al-din*), jiwa (*al-nafs*), akal (*al-aql*), keturunan (*al-nasl*), dan kekayaan (*al-mal*). Apapun yang menjamin perlindungan kelima ini menjamin kepentingan publik dan merupakan hal yang diinginkan. Jadi, semua barang dan jasa yang memiliki kekuatan untuk memenuhi lima elemen pokok (*daruriy*) telah dapat dikatakan memiliki masalah bagi umat manusia. Semua kebutuhan adalah tidak sama penting, kebutuhan ini meliputi 3 (tiga) tingkatan, yaitu: tingkatan di mana lima elemen pokok di atas dilindungi dengan baik, tingkat di mana perlindungan lima elemen pokok di atas dilengkapi untuk memperkuat perlindungannya dan tingkat di mana lima elemen pokok di atas secara sederhana diperoleh secara lebih baik. Seorang muslim didorong untuk mencari dan memproduksi barang dan jasa yang memiliki masalah, tergantung pada tingkat di mana barang/jasa mampu mengenai elemen pokok tersebut (Pusparini, 2015). Menurut Shatiby (1999) dalam Fauzia (2018), kurang lebih 5000 tahun sebelum Maslow mengungkapkan pendapatnya, Abu Ishak al-Shatiby telah mengemukakan teori dan konsep tentang *the basic need (al-hajat al-dharuriyat)*, yang terangkum dalam konsep *maqashid al-shariah*.

### **Fenomena Persaingan Pengemudi Ojek Offline dan Online**

*Grab* Indonesia menilai aksi unjuk rasa komunitas Gerakan Aksi Roda Dua (Garda), termasuk menyegel kantor perusahaan di Bendungan Hilir, sebagai tindakan anarkis. Namun, sejauh ini perusahaan belum ada rencana untuk menempuh jalur hukum terkait aksi tersebut. Perusahaan *ride-sharing* ini akan melihat perkembangan lebih lanjut masalah tersebut. Berdasarkan hasil pertemuan dengan perwakilan Garda pada hari itu, pihak *Grab* akan melakukan koordinasi dengan tim di lapangan karena pada dasarnya tuntutan mereka sama dan sudah ditanggapi sejak beberapa bulan lalu. Garda dilaporkan menyegel kantor *Grab* karena dinilai tidak kooperatif dan komunikatif dalam menanggapi masukan dari mitra ojek *online*. Di sisi lain, pihak *Grab* mengklaim secara aktif dan berkelanjutan menindaklanjuti aspirasi mereka, termasuk soal peningkatan pendapatan oleh mitra pengemudi (Librianty, 2018).

### **Perkembangan Pengemudi Layanan Grabbike Online di Surabaya**

Saat ini, pengemudi *Grabbike* di Surabaya sudah cukup banyak. Fasilitas yang diberikan oleh *Grab* sendiri juga dapat memberi keuntungan bagi mitra pengemudinya. Salah satu contoh yaitu pemberian bonus serta asuransi jiwa. Banyak masyarakat Surabaya yang memiliki pekerjaan serta tidak memiliki pekerjaan ikut bergabung dengan mitra *Grabbike*.

*Grab* secara resmi mengumumkan kenaikan argo minimum perjalanan *Grabbike* sebesar sebesar Rp 5.000 menjadi Rp 7.000. Dengan begitu, terdapat kenaikan argo minimum perjalanan sebesar Rp 2.000. *Managing Director Grab* Indonesia mengungkapkan bahwa pihaknya

juga telah menaikkan tarif per kilometer (km) dari Rp 1.600 menjadi Rp 2.300 untuk perjalanan jarak pendek. Menurutnya, dengan kenaikan tarif yang telah dilakukan lebih dari sebulan ini telah dirasakan manfaatnya oleh para mitra pengemudi. Karena menurutnya dalam beberapa bulan terakhir pendapatan mitra pengemudi juga mengalami kenaikan sebesar 12% per bulan. Selain itu, beliau juga mengatakan bahwa dengan adanya peningkatan teknologi yang dilakukan, maka tarif *Grabbike* juga meningkat rata-rata per km lebih dari Rp 2.000 (Rachman, 2018).

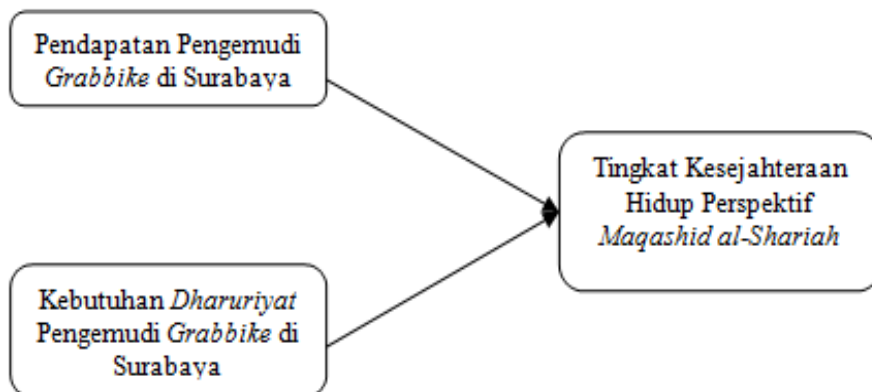
**Rerangka Pemikiran**

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, dan tujuan penelitian, maka alur hubungan yang akan diteliti dalam penelitian ini, dapat digambarkan melalui suatu rerangka pemikiran, seperti pada Gambar 1.

Berdasarkan pada Gambar 1, peneliti dapat menjelaskan bahwa pendapatan pengemudi *Grabbike* dan kebutuhan *dharuriyat* pengemudi *Grabbike* akan dilihat dari sisi *maqashid al-shariah*, apakah pengemudi tersebut sudah sejahtera apa belum menurut islam.

**3. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan analisis fenomenologi. Proses penelitian ini melibatkan tujuh informan pengemudi *Grabbike* di Surabaya, dengan cara mewawancarai informan tersebut dan mendokumentasikannya. Observasi juga telah dilakukan demi memperoleh data-data yang mendukung jalannya penelitian ini. Wawancara dilakukan seputar kesejahteraan pengemudi *Grabbike* dengan melihat bagaimana fenomena kehidupan para diver *Grabbike* di lapangan. Informan dibatasi hanya di wilayah Surabaya, agar penelitian memperoleh hasil yang mendalam dan hanya fokus pada driver *Grabbike* di wilayah Surabaya saja. Peneliti melakukan kegiatan wawancara secara langsung dan tidak langsung dan observasi mendalam guna menggali informasi dari pengemudi *Grabbike*. Setelah peneliti menggali beberapa informasi demi menjawab rumusan masalah yang ada, peneliti kemudian mengecek kebenaran data tersebut menggunakan triangulasi teori. Peneliti membandingkan jawaban dari beberapa informan dan mengembalikannya pada konsep dasar teori Indeks Pembangunan Manusia dan *Maqashid Al-Shariah*.



**Gambar 1**  
**Rerangka Pemikiran**



Penelitian ini menggunakan triangulasi teori dengan melihat hasil akhir dari penelitian ini berupa sebuah rumusan informasi. Ini dilakukan dengan membandingkan dari jawaban yang telah diperoleh oleh peneliti dari informan selanjutnya akan di lihat kembali teorinya, apakah sudah sesuai apa belum. Akan tetapi, triangulasi teori ini dianggap peneliti sulit karena peneliti harus memiliki pandangan yang sangat luar ketika membandingkan jawaban-jawaban dari informan yang berbeda.

Peneliti membandingkan jawaban dari informan dengan menggunakan teori Indeks Pembangunan Manusia dan *Maqashid Al-Shariah*. Dilihat dari teori IPM bahwa kesejahteraan dibentuk dengan tiga dimensi dasar yaitu, umur panjang dan hidup sehat, pengetahuan serta standar hidup layak. Ketiga kategori tersebut akan dikaitkan dengan jawaban yang telah didapatkan peneliti dari hasil wawancara dengan informan. Adapun teori maqashid al-shariah ada tingkatan dasar dimana seseorang akan mencapai kesejahteraannya yaitu, *dharuriyat*, *hajiyyat* serta *tahsiniyyat*. Dari tiga tingkatan tersebut, peneliti akan melihat dari sisi *dharuriyat* yang akan dikaitkan dengan jawaban yang telah didapatkan dari informan. Dari hasil tersebut akan menjadikan suatu simpulan dimana kesejahteraan menurut indeks pembangunan manusia dapat dikaitkan dengan kesejahteraan menurut *maqashid al-shariah*.

#### **4. ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN**

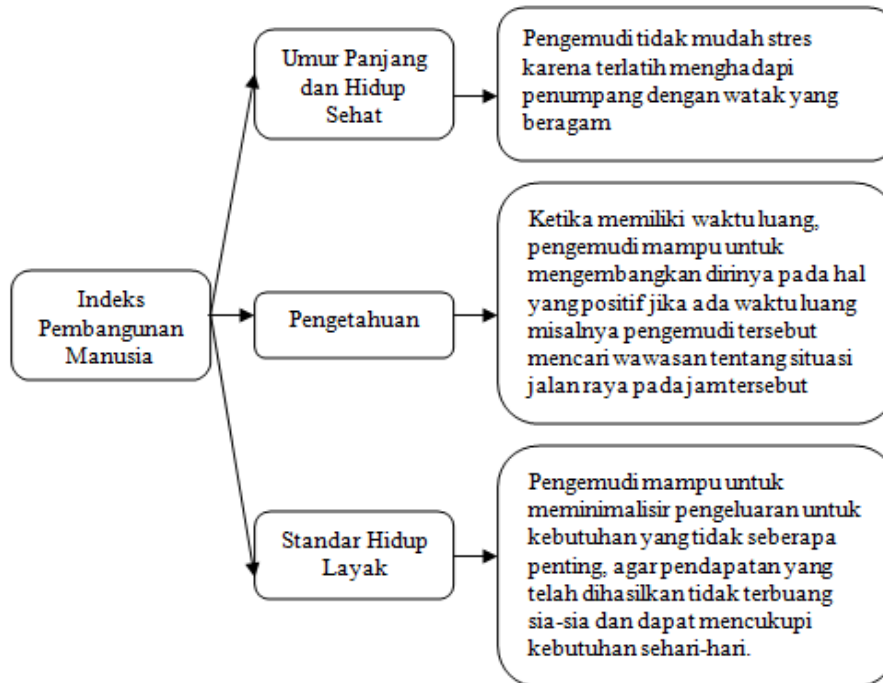
Subjek penelitian ini adalah informan pengemudi *Grabbike* di Surabaya. Data diperoleh melalui wawancara secara langsung maupun melalui fitur chat. Wawancara ini dilakukan pada tujuh informan (Lampiran 1).

Dalam melakukan wawancara, pertanyaan yang diajukan dapat berkembang untuk mendapatkan informasi lebih dalam lagi. Data yang diperoleh dari hasil wawancara ini, kemudian disajikan dalam bentuk kutipan hasil wawancara yang akan menjelaskan mengenai pendapat dan kebutuhan *dharuriyat* dari pandangan pengemudi *Grabbike* mengenai kesejahteraan.

#### **Kesejahteraan Pengemudi *Grabbike* Di Surabaya Perspektif Indeks Pembangunan Manusia**

Kesejahteraan merupakan hal yang diinginkan oleh seluruh manusia. Kesejahteraan perspektif IPM berarti di mana manusia tersebut dapat memenuhinya sesuai dengan indikator-indikatornya. Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti bahwa beberapa informan memiliki kriteria untuk menentukan kesejahteraan yang akan dirasakan lebih mendalam. Gambar 2 adalah pengukuran kesejahteraan menurut IPM.

Berdasarkan pada Gambar 2, dapat disimpulkan bahwa kesejahteraan perspektif indeks pembangunan manusia terbagi menjadi tiga bagian yaitu, umur panjang dan hidup sehat, pengetahuan serta standar hidup layak. Umur panjang dan hidup sehat berarti setiap orang dapat memiliki umur yang panjang serta hidup yang sehat, dan pengemudi tersebut mampu untuk menjamin kesehatan hidupnya dalam jangka panjang. Pengetahuan berarti setiap orang dapat memiliki pengetahuan yang lebih untuk membantunya dalam menjalani hidup misalnya seperti mengajarkan anak-anaknya ketika mereka sedang ada tugas dari sekolah ataupun memberikan pengetahuan yang lebih kepada anak-anak. Standar hidup layak berarti setiap orang mampu



**Gambar 2**  
**Kesejahteraan Perspektif Indeks Pembangunan Manusia**

Sumber: olah data wawancara dan teori oleh peneliti

memiliki standar hidup yang layak, misalnya seperti dapat memenuhi kebutuhan pokok. Dari penjelasan tersebut, dapat diperkuat dengan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti. Informan menyatakan bahwa *"alhamdulillah sudah mbak"*, dari jawaban tersebut dapat dijelaskan bahwa informan sudah mampu memenuhi kebutuhan sehari-harinya dengan hanya menjadi driver *Grabbike*.

Peneliti mengajukan kembali pertanyaan guna menjawab kesejahteraan seperti apa yang dirasakan oleh pengemudi *Grabbike* dalam kehidupannya perspektif IPM. Pertanyaan yang diajukan oleh peneliti yaitu, apakah penghasilan pengemudi *Grabbike* sudah mencukupi kebutuhan sehari-hari. Berdasarkan hasil wawancara, pernyataan informan dapat diambil kesimpulan bahwa, para pengemudi *Grabbike* dalam mencukupi kebutuhan sehari-hari sudah tercukupi dari segi standar hidup layak. Pengemudi *Grabbike* merasa hidupnya nyaman dan tentram dari segi umur panjang dan hidup sehat perspektif IPM. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan pernyataan informan.

*"penghasilan yang saya dapatkan sudah mencukupi kebutuhan sehari-hari saya. Selama menjadi pengemudi Grabbike saya bisa hidup nyaman dan dibilang sudah sejahtera dengan penghasilan saya tiap harinya"*

Sebagian besar informan menganggap bahwa dirinya telah mampu untuk hidup secara sejahtera meskipun penghasilan mereka pas-pasan.

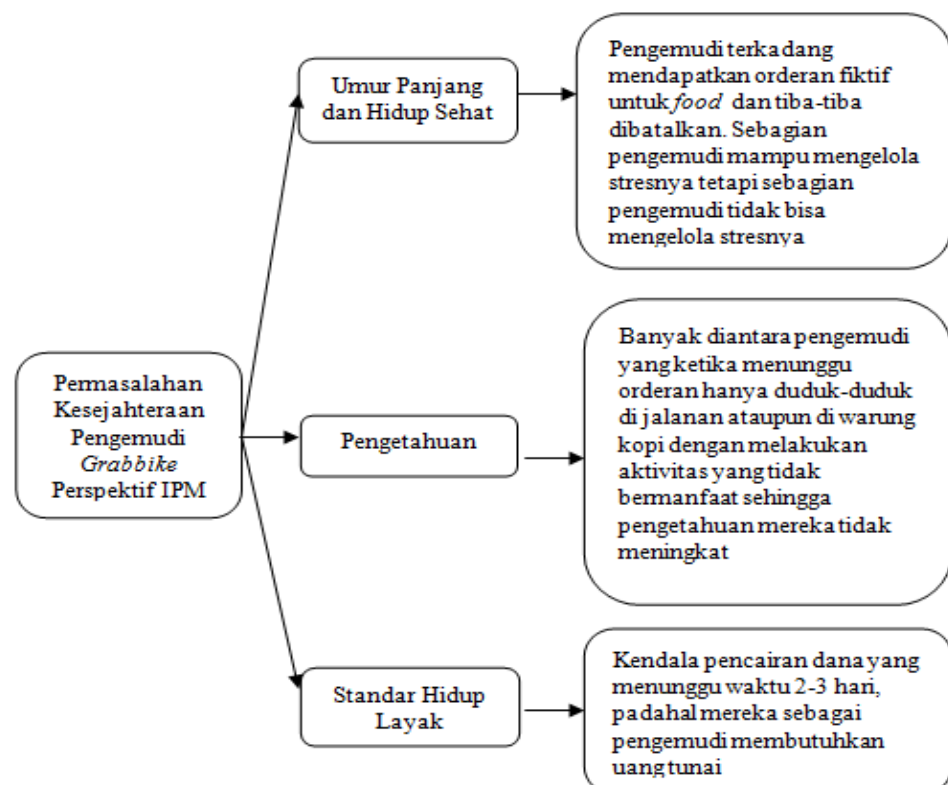
#### **Kendala dan Permasalahan Perspektif Kesejahteraan Pengemudi *Grabbike* menurut Indeks Pembangunan Manusia**

Kendala yang dialami oleh pengemudi *Grabbike* dapat mempengaruhi kesejahteraan yang didapatkan dari segi IPM yaitu, umur panjang dan

hidup sehat, pengetahuan serta standar hidup layak. Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti bahwa beberapa informan memiliki kendala dan permasalahan dalam menentukan kesejahteraan yang akan dirasakan lebih mendalam. Berikut adalah gambar kendala dan permasalahan perspektif kesejahteraan pengemudi menurut IPM dijelaskan pada Gambar 3.

Berdasarkan Gambar 3, dapat dijelaskan bahwa kendala dan permasalahan pengemudi *Grabbike* perspektif IPM yaitu, umur panjang dan hidup sehat, pengetahuan serta standar hidup layak. Umur panjang dan hidup sehat disini berarti pengemudi tersebut mampu untuk menjaga kesehatannya agar tidak stres dan mampu berobat secara layak. Pengetahuan disini berarti, pengemudi tersebut mampu untuk mengembangkan dirinya pada hal yang positif jika ada waktu luang misalnya pengemudi tersebut mencari wawasan tentang situasi jalan raya pada jam tersebut. Standar hidup layak disini berarti, pengemudi tersebut mampu untuk meminimalisir pengeluaran untuk kebutuhan yang tidak seberapa penting, agar pendapatan yang telah dihasilkan tidak terbuang sia-sia dan dapat mencukupi kebutuhan sehari-hari. Mengetahui manajemen keuangan disini sangatlah penting, dikarenakan pengemudi akan dapat lebih mampu untuk menyisihkan pendapatannya agar tidak terjadi kendala seperti kurangnya pendapatan masing-masing pengemudi.

Peneliti menggali informasi kepada pengemudi *Grabbike* guna mencari informasi kendala dan permasalahan yang sering mereka alami.



Gambar 3

Kendala dan Permasalahan Pengemudi *Grabbike* Menurut IPM

Sumber: olah data wawancara dan teori oleh peneliti



Peneliti mengajukan pertanyaan yaitu, apakah selama menjadi driver memiliki kendala terkait dengan penumpang. Jawaban informan dapat disimpulkan bahwa, dalam mengalami kendala sangat sering dialami oleh pengemudi *Grabbike* terutama dalam mendapatkan orderan yang fiktif dan tidak sesuai dengan alamat yang tertera. Pengemudi merasa bahwa kendala tersebut bisa bersangkutan dengan kesehatan para pengemudi dan juga pengetahuan pengemudi yang kurang memahami teknologi alat komunikasi modern saat ini. Akhirnya pengemudi meminta untuk membatalkan, karena para pengemudi yang kebingungan. Dari pihak konsumen juga membatalkan order karena menunggu pengemudi yang lama akibat hanya mencari alamat yang tidak sesuai dengan aplikasi. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan jawaban informan.

*“ada, terkadang alamat yang diberi tidak sesuai dengan aplikasi/order fiktif dan kebanyakan seh konsumen yang ngebatalkan. Kadang juga penumpang salah kasih titik penjemputan atau minta jemput gak sesuai sama yang ada di aplikasi, jadi konsumen cancel orderannya”.*

Peneliti kembali mengajukan pertanyaan yaitu, apakah selama menjadi driver memiliki kendala terkait dengan pencairan dana dengan OVO. Jawaban informan dapat disimpulkan bahwa, selama pengemudi tersebut menjadi driver tidak mendapatkan masalah terkait dengan pencairan OVO. Akan tetapi jika masalah dengan orderan *Grabfood* pengemudi memiliki kendala, jawaban informan dapat disimpulkan bahwa jika mendapatkan orderan *Grabfood* pastinya menggunakan uang pengemudi terlebih dahulu baru keesokan harinya diganti oleh pihak *Grab*. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan jawaban informan.

*“ada sedikit, waktu itu dapat orderan Grabfood sampai 200rb orangnya bayar pakai ovo itu gak langsung cair ke driver, harus nunggu sampai 2-3 hari baru bisa cair”*

Sebagian pengemudi memiliki kendala terkait dengan pembatalan orderan dan juga order fiktif. Dari kendala tersebut ada pengemudi yang mampu mengelola stresnya tetapi ada juga yang belum mampu untuk mengelola stresnya.

### **Kesejahteraan Pengemudi *Grabbike* Di Surabaya Perspektif *Maqashid Al-Shariah***

Kesejahteraan perspektif *maqashid al-shariah* memiliki tiga kategori yaitu, *dharuriyat*, *hajiyat*, *tahsiniyat*. Secara umum tujuan dari *maqashid al-shariah* adalah untuk memperoleh kemaslahatan bagi semua masyarakat. Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti bahwa beberapa informan memiliki kriteria untuk menentukan kesejahteraan yang akan didapatkan. Gambar 4, merupakan kesejahteraan pengemudi *Grabbike* menurut *Maqashid Al-Shariah*.

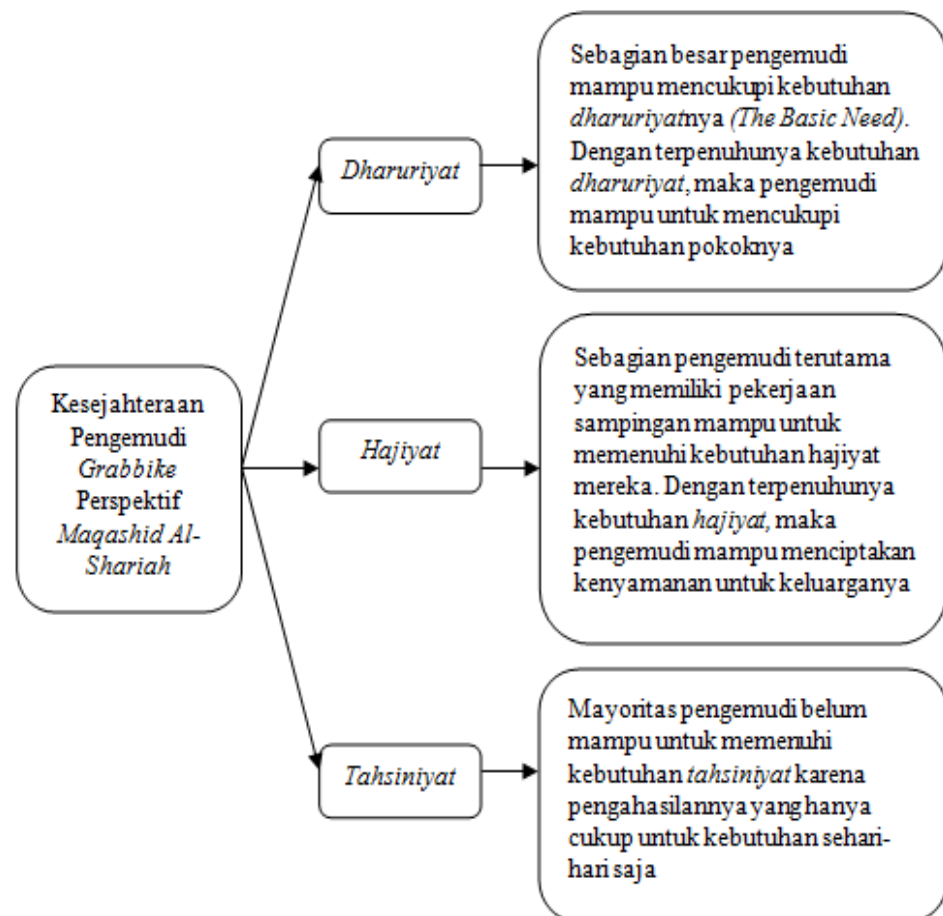
Berdasarkan pada Gambar 4, kesejahteraan perspektif *maqashid al-shariah* dibagi menjadi tiga yaitu *dharuriyat*, *hajiyat*, *tahsiniyat*. Mencukupi kebutuhan *dharuriyat* berarti mampu mencukupi kebutuhan-kebutuhan pokok. *Hajiyat* berarti mampu menciptakan kenyamanan. *Tahsiniyat* berarti mampu untuk menyempurnakan kebutuhan *dharuriyat* maupun *hajiyat*. Dari penjelasan di atas dapat dikaitkan dengan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti. Berikut adalah pernyataan dari

informan:

“*ya alhamdulillah mbak saya sudah bisa mencukupi kebutuhan rumah tangga saya, meskipun dari pihak Grab kasih bonus yang kecil gak kayak dulu lagi.*”

Pendapat informan tersebut menyatakan bahwa ia sudah bisa mencukupi kebutuhan secara *dharuriyat* maupun *hajiyat*, akan tetapi belum mampu mencukupi kebutuhan *tahsiniyat* karena pendapatan yang diterimanya dari menjadi *driver* masih tergolong pas-pasan untuk mencapai kebutuhan *tahsiniyat*. Akan tetapi salah satu informan beranggapan bahwa “*dimanapun kita bisa hidup nyaman kita bisa hidup sejahtera*”, informan tersebut memiliki prinsip yang sangat bagus untuk ukuran *driver Grabbike* karena ia yakin bahwa suatu keajaiban akan datang jika kita selalu berbuat kebaikan.

Peneliti menggali informasi kepada pengemudi *Grabbike* guna mencari kesejahteraan menurut perspektif *maqashid al-shariah* yang telah didapatkan selama menjadi *driver*. Peneliti mengajukan pertanyaan yaitu, bagaimana jika penumpang membayar menggunakan OVO. Jawaban informan dapat disimpulkan bahwa, selama ada promo dari pihak *Grab* maupun dari OVO pengemudi tidak mengalami masalah karena yang menanggung adalah pihak yang memberikan promo. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan jawaban informan.



Gambar 4  
Kesejahteraan Perspektif *Maqashid Al-Shariah*

Sumber: olah data wawancara dan teori oleh peneliti

---

*“menurutku itu cuma medianya aja jadi kan yang ngasih promo itu sebenarnya dari OVO-nya, kalau masalah pembayaran tarifnya tetep sesuai tarif yang masuk di aplikasi”*

**JBB  
9, 1**

Peneliti menggali informasi lebih dalam lagi terkait kesejahteraan pengemudi *Grabbike* di Surabaya perspektif *maqashid al-shariah* dengan mengajukan pertanyaan kepada informan yaitu, apakah penghasilan dari menjadi *driver* sudah mencukupi kebutuhan sehari-hari serta bagaimana pembagian hasil antara *driver* dengan pihak *Grab*. Jawaban informan dapat disimpulkan bahwa penghasilannya selama menjadi *driver* sudah mencukupi kebutuhan sehari-hari karena pembagian antara pihak *Grab* dengan *driver* adil. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan jawaban informan.

*“setiap pekerjaan diambil 20% sama pihak Grab”*

Sebagaimana yang telah disampaikan oleh *driver Grabbike* di atas, jika ia mendapat pembagian 80% dan sisanya 20% untuk pihak *Grab* adalah pembagian dari hasil pembayaran tarif dari penumpang sesuai dengan orderan yang disepakati dalam aplikasi. Dalam penetapan tarif tidak bisa ditawar menawar, tetapi sudah secara otomatis sesuai dengan sistem yang besarnya dipengaruhi oleh jarak tempuh. Pada saat tertentu penumpang juga mendapatkan bonus dari *Grab* sehingga tarif yang dibayarkan menjadi lebih murah bahkan sampai menjadi sangat murah sekali. Namun hal tersebut tidak mempengaruhi pendapatan *driver* karena beban biaya atas tarif tersebut ditanggung penuh oleh pihak *Grab*.

**Peluang Peningkatan Kesejahteraan Pengemudi *Grabbike* Di Surabaya**  
Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti bahwa beberapa informan memiliki kriteria untuk mendapatkan peluang peningkatan kesejahteraan. Gambar 5 adalah bagan dari peluang untuk meningkatkan kesejahteraan.

Berdasarkan pada Gambar 5 menunjukkan bahwa klasifikasi latar belakang pengemudi *Grabbike* dapat di kategorikan menjadi empat yaitu *single*, *berkeluarga tapi rumah sendiri*, *berkeluarga tapi kontrak/kos*, *berkeluarga dan memiliki banyak anak*. *Single* disini maksudnya adalah pengemudi yang belum menikah dan belum memiliki tanggungan apapun. *Berkeluarga tapi rumah sendiri* disini artinya pengemudi yang sudah berkeluarga tapi tinggal di rumah sendiri. *Berkeluarga tapi kontrak/kos* artinya pengemudi yang sudah berkeluarga dan belum memiliki rumah sendiri maka dari itu pengemudi tersebut kontrak rumah/kos. *Berkeluarga dan memiliki banyak anak* disini artinya pengemudi yang memiliki banyak anak sehingga ia harus bekerja secara ekstra agar dapat mencukupi kebutuhan keluarga.

Dari penjelasan di atas, dapat dikaitkan dengan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti. Berikut adalah pernyataan dari informan:

*“lah ini insentifnya sekarang naik lagi mbak, lagi bermasalah. Kan sebelumnya Cuma taker 420 berlian itu uda tutup poin, sekarang dinaikkan jadi 450 berlian baru bisa taker poin. Itu kayaknya aku ngewakilin driver lain juga, nah aku pribadi seh keberatan kalau bisa dikembalikan aja kalau gak ya kayak jaman dulu masih di Uber gitu gak pakai gitu gak masalah”*

Berlian yang dimaksud oleh pengemudi itu seperti poin untuk

mendapatkan insentif dari pihak *Grab*.

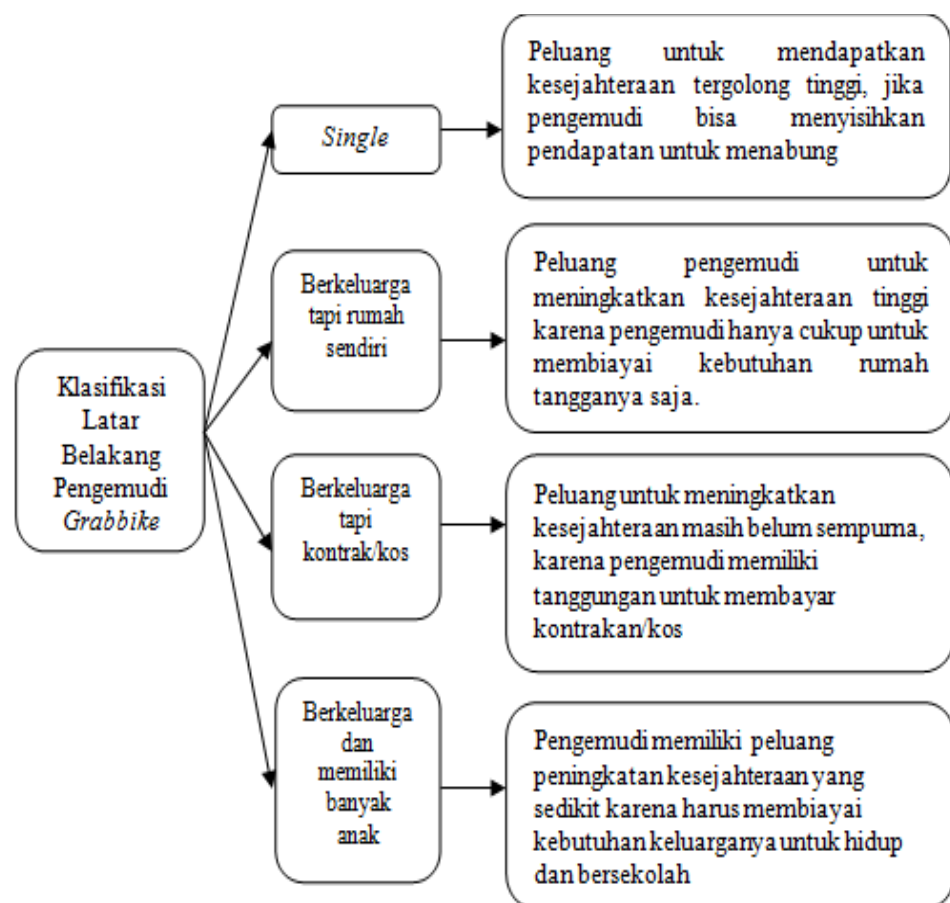
IPM dibentuk oleh 3 (tiga) dimensi dasar, yaitu umur panjang dan hidup sehat, pengetahuan, standar hidup layak (Statistik, 2016). *Maqashid al-shariah* merupakan jalan untuk memenuhi tiga tahapan kebutuhan manusia yaitu *dharuriyyah*, *hajiyyah* dan *tahsiniyyah*.

Akan tetapi ada juga pendapat pengemudi yang beranggapan bahwa ia selalu merasa bahwa dirinya sudah cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarganya. Berikut adalah pernyataan dari pengemudi tersebut.

*“alhamdulillah saya sudah bisa menghidupi keluarga saya hanya dengan menjadi driver mbak. Ya meskipun kadang penghasilannya juga pas-pasan. Apalagi kalau food, bonusnya gak sebanding sama yang order penumpang, kalau saya mending dapat orderan penumpang daripada food”*

Pendapat informan tersebut masuk pada kategori sudah berkeluarga. Pernyataan dari informan tersebut membuktikan bahwa informan sudah bisa mendapatkan peluang untuk meningkatkan kesejahteraan.

Peneliti menggali informasi kembali kepada pengemudi *Grabbike* guna mencari peluang peningkatan kesejahteraan pengemudi *Grabbike* dengan mengajukan pertanyaan kepada informan yaitu, apakah mendapatkan asuransi dari pihak *Grab*. Jawaban dari informan dapat



Gambar 5  
Peluang Peningkatan Kesejahteraan Pengemudi *Grabbike*

Sumber: olah data wawancara dan teori oleh peneliti

---

disimpulkan bahwa pengemudi *Grab* sudah otomatis mendapatkan asuransi jiwa dari *Salvus* tetapi pencairan asuransi tersebut hanya bisa cair apabila pengemudi mengalami kecelakaan saat sedang mengantarkan penumpang. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan jawaban informan.

*"kalau gak salah semua mitra Grab sudah mendapatkan asuransi dari Salvus, secara otomatis ya ikut asuransi itu kata orang kantor Grab."*

Peneliti menggali informasi kepada pengemudi *Grabbike* guna mencari peluang peningkatan kesejahteraan pengemudi *Grabbike* dengan mengajukan pertanyaan kepada informan yaitu, apa alasan menjadi *driver Grab*. Jawaban dari informan dapat disimpulkan bahwa pengemudi *Grab* ingin mencari modal untuk membangun usaha sendiri. Pernyataan tersebut dapat diperkuat dengan jawaban informan.

*"aku pingin usaha dan cari modal sendiri"*

Beberapa manusia selalu terjebak dengan persepsi bahwa modal selalu berkaitan dengan uang saja, padahal beberapa banyak usahawan sukses yang awalnya berusaha tanpa sepeserpun uang. Membangun bisnis memang selalu membutuhkan uang untuk modal, akan tetapi uang tersebut bisa jadi tidak harus dimiliki. Seseorang dengan networking yang baik akan bisa menjadi modal untuk berwirausaha (Fauzia, 2018). Hal tersebut membuktikan bahwa salah seorang informan menyatakan bahwa ia bekerja sebagai *driver Grab* guna mencari uang untuk modal usaha yang akan dibangunnya. Pengemudi tersebut tidak mau bergantung kepada orang tua ataupun orang lain dengan meminjam uang, tetapi informan tersebut berusaha mencari modal sendiri dengan menjadi *driver Grab*.

## 5. SIMPULAN, IMPLIKASI, SARAN, DAN KETERBATASAN

### Simpulan

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji tingkat kesejahteraan pengemudi *Grabbike* online di Surabaya, mengkaji *analisis maqashid al-shariah* terhadap tingkat kesejahteraan pengemudi *Grabbike online* di Surabaya. Teknik analisis data menggunakan wawancara dan observasi kepada tujuh informan, dan menggunakan triangulasi teori. Fenomenologi dalam penelitian ini adalah fenomena-fenomena di mana saat ini makin banyak orang yang bekerja sebagai ojek online dikarenakan mereka dapat memiliki waktu luang yang cukup untuk keluarganya. Berdasarkan hasil wawancara maka peneliti menyimpulkan sebagai berikut. Beberapa kesimpulan tersebut adalah 1) tingkat kesejahteraan pengemudi *Grabbike* tergolong sudah cukup sejahtera karena pendapatan yang telah diperoleh dari menjadi pengemudi *Grabbike* sudah mencukupi kebutuhan sehari-hari. Meskipun masih ada informan yang menganggap bahwa pendapatan dari menjadi pengemudi *Grabbike* kurang mencukupi kebutuhan sehari-hari. 2) sebagian besar informan menganggap bahwa kebutuhan *dharuriyatnya* sudah tercukupi dengan bekerja menjadi pengemudi *Grabbike*. Meskipun masih ada informan yang menganggap bahwa kebutuhan *dharuriyatnya* belum tercukupi dalam artian penghasilan yang didapatkan dengan menjadi pengemudi *Grabbike* masih kurang.



### Saran

Peneliti menyadari, bahwa hasil dari penelitian ini banyak kekurangan dan belum sempurna, sehingga peneliti memberikan saran kepada pihak yang akan memiliki kepentingan dengan hasil penelitian, yaitu 1) bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat mencari informasi literatur buku mengenai kesejahteraan perspektif maqashid al-shariah sebanyak mungkin serta agar peneliti selanjutnya juga dapat memahami dengan baik konsep mengenai kesejahteraan perspektif *maqashid al-shariah* agar dalam penelitian tidak mengalami kesulitan yang cukup serius. 2) bagi peneliti selanjutnya agar dapat merekam secara diam-diam agar dapat membantu dalam mencari data yang dibutuhkan berdasarkan rekaman yang ada. 3) bagi peneliti selanjutnya diharapkan untuk mengenal lebih dekat dengan informan terlebih dahulu sebelum melakukan wawancara, supaya informan juga lebih terbuka dengan peneliti agar jalannya wawancara berjalan sesuai yang diinginkan.

### Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti menyadari bahwa penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang mungkin dapat mempengaruhi hasil penelitian sehingga masih perlu adanya perbaikan yang lebih sempurna. Adapun keterbatasan penelitian, yaitu 1) keterbatasan dalam penelitian ini adalah bahwa informasi yang didapatkan dari informan masih kurang spesifik lagi sehingga peneliti mengalami kesulitan untuk mendapatkan informasi terkait kesejahteraan pengemudi *Grabbike*. 2) keterbatasan dalam penelitian ini adalah peneliti tidak bisa membandingkan jawaban antara pihak pengemudi *Grabbike* dengan pihak *Grab* dikarenakan pada saat penelitian berlangsung kantor *Grab* yang ada di Jl. Klampis Surabaya tutup sementara karena adanya demo dari pihak pengemudi *Grab*. 3) keterbatasan dalam penelitian ini adalah pengemudi *Grabbike* banyak yang enggan diwawancarai dikarenakan pengemudi mengira bahwa peneliti merupakan orang dari pihak *Grab*.

### DAFTAR RUJUKAN

- Andina Librianty. (2018, September 19). Grab Nilai Penyegehan Kantor Sebagai Tindakan Anarkis. Dipetik Oktober 23, 2018, dari Grab Nilai Penyegehan Kantor Sebagai Tindakan Anarkis: <https://www.liputan6.com/tekno/read/3647923/Grab-nilai-penyegehan-kantor-sebagai-tindakan-anarkis>
- Boedi Abdullah. (2010). Peradaban Pemikiran Ekonomi Islam. Bandung: Pustaka Setia.
- Fadhly Fauzi Rachman. (2018, Agustus 7). Tarif Minimal GrabBike Naik Jadi Rp 7.000. Dipetik November 15, 2018, dari Tarif Minimal GrabBike Naik Jadi Rp 7.000: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4154073/tarif-minimal-Grabbike-naik-jadi-rp-7000>
- Ika Yunia Fauzia & Abdul Kadir Riyadi. (2018). Prinsip Dasar Ekonomi Islam Perspektif Maqashid al-Syari'ah. Jakarta: Prenadamedia Group.

---

Ika Yunia Fauzia (2018). *Islamic Entrepreneurship Kewirausahaan Berbasis Pemberdayaan*. Depok: Rajawali Pers. **JBB**

**9, 1**

Ika Yunia Fauzia (2018). Perilaku Pebisnis dan Wirausaha Muslim dalam Menjalankan Asas Transaksi Syariah. *Jurnal Akuntansi Multiparadigma*. Vol. 9., No. 1., 38-56.

Ika Yunia Fauzia (2016). Urgensi Implementasi *Green Economy* Perspektif Pendekatan *Dharuriyah* dalam *Maqashid al-Shariah*. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Islam*. Vol. 2., No. 1., 87-104.

---

**69**

Martini Dwi Pusparini. (2015). Konsep Kesejahteraan dalam Ekonomi Islam (Perspektif Maqasid asy-Syari'ah). *Islamic Economics Journal*, 45-59.

Muhammad Bhakti Setiawan & Abdul Hakim. (2013). Indeks Pembangunan Manusia Indonesia. *Jurnal Economia*, 18-26.

M. Faqihudin. (2010). Human Development Index ( HDI ) Salah Satu Indikator Yang Populer Untuk Mengukur Kinerja Pembangunan Manusia. 1-16.

Oni Sahroni dan Adiwarmanto A. Karim. (2015). *Maqashid Bisnis & Keuangan Islam Sintetis Fikih dan Ekonomi*. Jakarta: Rajawali Pers.

Statistik, B. P. (2016). Indeks Pembangunan Manusia. Dipetik Oktober 23, 2018, dari Indeks Pembangunan Manusia: <https://www.bps.go.id/subject/26/indeks-pembangunan-manusia.html>

UU Kesejahteraan Sosial No. 11 tahun 2009

**\*Koresponden Penulis:**

Penulis dapat dikontak pada e-mail: [ika.yunia@perbanas.ac.id](mailto:ika.yunia@perbanas.ac.id)

**Lampiran 1. Data Informan Pengemudi Grabbike**

No.	Inisial Informan	Usia	Pekerjaan Utama/ Sampingan	Keterangan
1	JS	31 tahun	Utama	Beliau adalah pengemudi Grabbike yang sudah satu tahun menjalankan pekerjaan tersebut. Beliau memiliki 1 orang anak dan tinggal di rumah mertua. Menurut beliau, ia sudah dapat hidup sejahtera dengan pekerjaannya saat ini.
2	FZ	34 tahun	Utama	Beliau adalah pengemudi Grabbike yang sudah satu setengah tahun menjalankan pekerjaan tersebut. Beliau memiliki 2 orang anak. Menurut beliau, ia sudah mampu mencukupi kebutuhan keluarganya.
3	MKD	42 tahun	Utama	Beliau adalah pengemudi Grabbike yang sudah satu setengah tahun menjalankan pekerjaan tersebut. Menurut beliau, ia selalu merasa bersyukur atas penghasilan yang telah didapatkannya sekarang.
4	RF	27 tahun	Sampingan	Beliau adalah pengemudi Grabbike yang sudah dua bulan menjalankan pekerjaan tersebut. Sebelumnya beliau menjadi mitra Uber. Menurut beliau, ia sudah mampu hidup sejahtera dengan keluarganya meskipun beliau masih kontrak.
5	VRD	32 tahun	Utama	Beliau adalah pengemudi Grabbike yang sudah satu tahun lebih menjalankan pekerjaan tersebut. Beliau lebih memilih menjadi pengemudi Grab daripada menjadi karyawan karena ingin kerja sendiri tanpa harus ikut orang. Menurut beliau, ia lebih sering menyisihkan pendapatannya untuk membuka usaha sendiri.

---

6	GLG	23 tahun	Sampingan	Beliau adalah pengemudi <i>Grabbike</i> yang sudah empat bulan menjalankan pekerjaan tersebut. Pertama mendaftarkan diri menjadi pengemudi <i>Grab</i> karena ingin mendapatkan uang tambahan dari pekerjaan utamanya yang sekarang.	<b>JBB 9, 1</b>
7	STY	22 tahun	Sampingan	Beliau adalah pengemudi <i>Grabbike</i> yang sudah satu tahun menjalankan pekerjaan tersebut. Pertama mendaftarkan diri menjadi pengemudi <i>Grab</i> karena ingin mendapatkan uang tambahan. Selain menjadi pengemudi <i>Grabbike</i> , ia juga memiliki bisnis <i>online</i> yang dijalaninya.	

Sumber: hasil wawancara peneliti