

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Peran pembangunan ekonomi merupakan tugas pemerintah dalam melaksanakan pembangunan di segala bidang, mulai dari pembangunan SDM, pembangunan infrastruktur, dan lain-lainnya. Dengan kata lain pemerintah adalah “eksekutor pembangunan” sebagai upaya untuk mentransformasi kondisi masyarakat kearah yang lebih baik dan lebih produktif. Untuk itu, pemerintah harus memiliki arah dan tujuan serta kebijakan pembangunan yang jelas.<sup>1</sup> Pembangunan ekonomi merupakan suatu upaya untuk meningkatkan pendapatan rill per kapita dalam jangka panjang dan diikuti oleh perbaikan sistem kelembagaan. Tujuan utama dari pembangunan adalah menciptakan kesejahteraan masyarakat dan kesejahteraan ini dapat di lihat dari meningkatnya pertumbuhan ekonomi dan meratanya distribusi pendapatan.<sup>2</sup>

Seiring berkembangnya teknologi modern yang didukung dengan media sosial membuat informasi dapat menyebar luas dan mendorong kegiatan usaha di berbagai bidang. Hal ini membuat pelaku usaha melebarkan sayapnya. Pelaku usaha beramai-ramai memanfaatkan media sosial sebagai alat untuk promosi usahanya ditambah sifat dari manusia modern yang memiliki sifat

---

<sup>1</sup>Irfan Syauqi Beik dan Laily Dwi Arsyianti, M.Sc, *Ekonomi Pembangunan Syariah* (Jakarta:Rajawali Pers, 2017), hlm. 28-29.

<sup>2</sup>Komang Oka Artana Yasa, “Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi Dan Disparitas Pendapatan Antardaerah Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Provinsi Bali”. Bali: Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana, Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan Vol. 8. No. 1. Februari 2015.

*hedonisme* yang tidak pernah puas dengan kebutuhan materi.<sup>3</sup> Dewasa ini perkembangan dunia transportasi mulai berkembang pesat khususnya transportasi darat. Perkembangan tersebut dikarenakan meningkatnya jumlah pengguna jasa transportasi seiring dengan semakin banyaknya kebutuhan pengiriman barang dan perpindahan manusia itu sendiri.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam meningkatkan pendapatan kehidupan masyarakat Indonesia. Melihat dari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan murah.<sup>4</sup> Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.<sup>5</sup>

Ditinjau dari karakteristik jenis penggunaan, transportasi orang dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi (*private*), tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan memungut biaya yang

---

<sup>3</sup>Absori, Deklarasi Pembangunan Berkelanjutan dan Implikasinya di Indonesia, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.9, No.1, Maret 2006: hal.39-52.

<sup>4</sup>Muhammad Abdul Kadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), hal.7

<sup>5</sup>Salim Abbas, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2000), hal.45

disepakati. Moda transportasi jenis ini terkenal dengan nama ojek. Definisi ojek menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (KBBI) adalah sepeda motor ditambangkan (tambang : kendaraan yang disewakan) dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa.<sup>6</sup> Ojek melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang. Dalam hal ini ojek adalah bagian dari moda *paratransit*. Moda paratransit adalah moda dengan rute dan jadwal atau waktu yang dapat diubah sesuai keinginan penumpang (*demand responsive*).

Kehadiran teknologi yang makin canggih tidak dapat terelakan oleh masyarakat, Terobosan baru muncul oleh para pengusaha muda yang mengembangkan inovasi baru dalam penyediaan jasa transportasi online, yaitu ojek online. GRAB didirikan oleh Anthony Tan dan Hooi Ling Tan yang merupakan warga negara Malaysia, Grab merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di Asia Tenggara yang kini telah berada di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam, menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Layanan Grab ditunjukkan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian. Grab sendiri telah hadir di Indonesia pada bulan Juni tahun 2015 dan hadir di kota Palembang pada Agustus tahun 2017, sebagai aplikasi pemesanan taksi dan sejak itulah memberikan beragam pilihan transportasi seperti mobil dan ojek.

---

<sup>6</sup>Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) : Ojek

Grab selain menyediakan layanan transportasi ojek online yang di namakan GrabBike, Grab pun melakukan inovasi dengan menambahkan layanan GrabCar, GrabExpress, GrabFood, GrabMart, GrabAssistant, dan fitur GrabChat guna mempermudah komunikasi antar penumpang dan mitra pengemudi.<sup>7</sup>

Mengikuti perkembangan zaman, tentu perkembangan ojek saat ini telah berkembang menjadi mata pencarian yang menjanjikan dengan bergabung menjadi ojek online, kita akan memiliki penghasilan tambahan dan tidak terikat waktu kerja. Dari hasil wawancara yang di lakukan oleh penulis dengan pihak kantor Grab Driver Center (GDC) Palembang, pengendara *Grab* di Kota Palembang sangatlah banyak yaitu sekitar kurang lebih 26894 driver, Setiap hari nya mereka driver grab di kota Palembang bisa mendapatkan kurang lebih 15 sampai 20 orderan. Pengendara *Grab* tersebut sebenar nya mereka memiliki status sosial atau pekerjaan lain yang tidak berawal langsung dari *Grab*, yaitu seperti para mahasiswa, petani, pegawai, pengangguran, ojek pengkolan, karyawan dan lain-lain. Para pengendara *Grab Bike* memiliki kepentingan masing-masing dalam menggeluti pekerjaan ini, ada yang memang membutuhkan pekerjaan, ingin menambah pengalaman, menambah tingkat pendapatan penghasilan tambahan dari pekerjaan utama sehingga tercapainya kesejahteraan.<sup>8</sup>

Meskipun diawal keberadaan perusahaan jasa transportasi online seperti Grab pada awalnya menimbulkan berbagai polemik dan pertentangan dari

---

<sup>7</sup> [www.grab.com/id](http://www.grab.com/id) (diakses 19 Januari 2021)

<sup>8</sup> Wawancara dengan karyawan kantor GDC grab Palembang

transportasi konvensional, mulai dari belum adanya regulasi hukum dan kepastian hukum hingga tarif yang berada di bawah standar yang ditetapkan oleh pemerintah untuk menjaga kestabilan harga, namun kini dengan hadirnya regulasi yang ditetapkan pemerintah yaitu Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, hingga pengaturan batas bawah tarif hingga tata tertib dalam transportasi online khususnya sepeda motor beroda dua yang tertuang pada Keputusan Menteri Nomor 348 Tahun 2019 berisi tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan transportasi sepeda motor yang digunakan untuk keperluan masyarakat melalui pemanfaatan aplikasi, dan ditunjukkan pada tabel berikut :

**Tabel 1.1**

**Tarif Ojek Online (Rp/Km)**

| NO | Biaya Jasa             | Zonasi I                    | Zonasi II                 | Zonasi III                 |
|----|------------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 1  | Biaya Jasa Batas Bawah | Rp 1.850                    | Rp 2.000                  | Rp 2.100                   |
| 2  | Biaya Jasa Batas Atas  | Rp. 2.300                   | Rp. 2.500                 | Rp 2.600                   |
| 3  | Biaya Jasa Minimal     | Rp. 7.000 s/d<br>Rp. 10.000 | Rp 8.000 s/d<br>Rp 10.000 | Rp. 7.000 s/d<br>Rp 10.000 |

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 tahun 2019

Penetapan biaya jasa batas bawah, atas dan minimal merupakan biaya jasa yang sudah mendapatkan potongan biaya tidak langsung berupa biaya sewa pengguna aplikasi, biaya jasa minimal merupakan biaya jasa yang dibayarkan oleh penumpang untuk jarak tempuh paling jauh empat kilometer, Zona I meliputi pulau Jawa, Sumatera, dan Bali kecuali Jabodetabek, untuk

Zonasi II yaitu Jabodetabek, dan Zonasi III meliputi kawasan Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara dan Papua.<sup>9</sup>

Skema pendapatan dari perusahaan transportasi online grab yaitu 80 % untuk mitra pengemudi dan 20 % untuk perusahaan yang bersumber dari dompet aplikasi mitra pengemudi. Selain itu Grab memberikan bonus atau insentif dengan ketentuan yang di capai mitra pengemudi sebagai berikut.

**Tabel 1.2**

**Perhitungan Bonus Insentif Mitra Grab di Kota Palembang**

| No | Jenis Bonus/Insentif                 | Syarat                                                                                                                            | Waktu yang memenuhi syarat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Kumpulkan 1 berlian, dapatkan Rp 100 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nilai Penyelesaian di atas 70.0 %</li> <li>• Penilaian Pengemudi di atas 5.00</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pukul 00:00-05:00<br/>Jenis layanan GrabFood mendapatkan 10 berlian untuk 1 orderan</li> <li>• Pukul 08:00-18:00<br/>Jenis layanan GrabMart mendapatkan 6 Berlian untuk 1 Orderan</li> <li>• Pukul 18:00-19:00<br/>Jenis layanan GrabFood mendapatkan 8 berlian dan GrabMart mendapatkan 6 berlian untuk 1 Orderan</li> <li>• Pukul 19:00-20:00<br/>Jenis layanan GrabExpress dan GrabAssistant mendapatkan 15 berlian<br/>GrabFood mendapatkan 8 berlian<br/>GrabMart mendapatkan 6 berlian untuk 1 orderan</li> <li>• Pukul 20:00-22:00</li> </ul> |

<sup>9</sup>Keputusan Menteri Perhubungan No 348 tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Pengguna Sepeda Motor

|    |                                                                                       |                                                                           |                                                                                                                                                                            |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                       |                                                                           | Jenis layanan GrabExpress dan GrabAssistant mendapatkan 15 berlian untuk 1 orderan<br>• Pukul 22:00-24:00<br>Jenis layanan GrabFood mendapatkan 10 berlian untuk 1 orderan |
| 2. | Garansi Pendapatan, Kumpulkan minimum 10 rides dapatkan garansi pendapatan Rp.100.000 | • Nilai Penyelesaian di atas 70.0 %<br>• Penilaian Pengemudi di atas 5.00 | • Pukul 05:00 AM s/d 12:00 AM                                                                                                                                              |

Sumber : Kantor GDC kota Palembang, 2021

Tingkat pendapatan driver Grab di kota Palembang berpeluang terus meningkat, Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan Driver Grab di Kota Palembang yaitu : waktu bekerja, jumlah transaksi jasa dan skema insentif. Pendapatan merupakan semua penerimaan seseorang sebagai balas jasanya dalam proses produksi. Balas jasa tersebut bisa berupa upah, bunga, sewa, maupun laba tergantung pada faktor produksi yang dilibatkan dalam proses produksi<sup>10</sup>

Pada awal tahun 2020 terjadi penurunan dalam penggunaan jasa transportasi ojek online dikarenakan terjadinya penyebaran wabah *Corona Virus Disease 2019* (selanjutnya di sebut COVID-19). Hal ini menyebabkan beberapa layanan transportasi ojek online seperti layanan jasa antar jemput

<sup>10</sup>Yuliana Sudremi, *Pengetahuan Sosial Ekonomi Kelas X*, (Jakarta:Bumi Aksara, 2007), hlm.

penumpang (GrabBike) di non-aktifkan oleh perusahaan grab sendiri dikarenakan pemerintah sedang gencar gencar nya melakukan penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) serta mendukung komitmen pemerintahan dalam mencegah penyebaran virus covid-19 ini. Salah satu fenomena yang terjadi pada masapandemi covid 19 yaitu sebagian besar orderan beralih ke pengantaran makanan dan pengantaran makanan yang cukup stabil.

Hasil penelitian Lembaga Demografi, (FEB Universitas Indonesia) tentang survei pengalaman mitra driver ojek online selama pandemi covid 19 dengan responden sebanyak 41.393 orang driver ojek online di 15 provinsi di Indonesia mengungkapkan bahwa 63% mitra driver ojek online menyatakan hampir tidak ada penghasilan selama bulan Maret-April 2020, sebanyak 36% menyatakan penghasilan berkurang, dan sisanya 1% menyatakan penghasilan sama saja atau meningkat. Hal ini menggambarkan kondisi tekanan yang dialami para driver ojek online dalam upaya memenuhi kebutuhan hidupnya di masa pandemi covid 19.<sup>11</sup>

Di akhir bulan November 2020, kota-kota di Indonesia memasuki era *New Normal* dimana di era ini masyarakat sudah bisa melakukan aktifitas di luar rumah dengan catatan wajib mematuhi protokol kesehatan. Kesempatan ini tentu nya tidak di lewatkan saja oleh perusahaan grab, banyak persiapan yang sudah dilakukan perusahaan grab Indonesia seperti meningkatkan protokol kesehatan dengan adanya layanan GrabBike Protect untuk layanan antar

---

<sup>11</sup>Vania Carolina Hapsari, "Stres pada pengemudi ojek online di masa pandemi covid 19".hlm. 31-32

jemput penumpang yang menyediakan perlindungan tambahan bagi mitra pengemudi dan pelanggan ojek online.<sup>12</sup> Para driver ojek online mengaku di era new normal ini pendapatan mereka lebih baik di bandingkan pada saat masa pandemi covid 19. Hal ini tentu nya dapat kembali membuat stabilitas hingga kenaikan kembali dalam penggunaan jasa transportasi ojek online seperti grab.

Melihat peluang pendapatan Driver Grab yang cukup tinggi, hal ini menyebabkan permintaan untuk menjadi Driver Grab meningkat. Namun jika permintaan menjadi Driver Grab tidak dibatasi akan menjadi bumerang bagi Driver Grab itu sendiri, karena akan terjadi *excess supply* yang berdampak terhadap kesejahteraan Driver Grab sendiri. Semakin banyak Driver Grab, maka semakin sulit untuk mendapatkan penumpang, akibat persaingan antara Driver Grab semakin tinggi. Bonus tambahan yang diterima selama ini semakin sulit untuk di dapatkan, apalagi ada aturan baru dari manajemen Grab tentang pemberian bonus tambahan. Akhirnya kesejahteraan dari Driver Grab menurun sehingga tidak mampu lagi memenuhi kebutuhan keluarga.<sup>13</sup>

Kesejahteraan merupakan impian dan harapan bagi setiap manusia yang hidup di muka bumi ini, setiap orang tua pasti mengharapkan kesejahteraan bagi anak-anak dan keluarganya, baik itu berupa kesejahteraan materi maupun kesejahteraan spiritual, orang tua selalu berusaha untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarganya, mereka akan bekerja keras, membanting tulang, mengerjakan apa saja demi memenuhi kebutuhan hidup keluarganya, mereka

---

<sup>12</sup>[www.grab.com/kisahpengemudijekonlinekembalinarikdiera/newnormal](https://www.grab.com/kisahpengemudijekonlinekembalinarikdiera/newnormal)".

<sup>13</sup>Fery Andrianus, "Analisis Kesejahteraan Driver Go-jek di Kota Padang (Pendekatan Objektif dan Subjektif)", Universitas Andalas fakultas Ekonomi, Vol. 21 No.1 (diakses 2019)

akan memberikan perlindungan dan kenyamanan bagi keluarganya dari berbagai macam gangguan dan bahaya yang menghadangnya.

*Center of islamic Bussiness and Economic Studies (CIBEST)* di kembangkan oleh Irfan Syauqi Beik dan Laily Dwi Arsyanti pada tahun 2015 dan telah di presentasikan dalam seminar/ *Workshop on Developing a Framework for Maqasid Al-Syariah Based Index of Socio Economic Development* yang di selenggarakan oleh *Islamic Research and Training Institute of Islamic Development Bank (IRTI-IDB)*<sup>14</sup>

CIBEST merupakan salah satu alat ukur kesejahteraan dan kemiskinan dari perspektif syariah, yang terdiri atas kuadran (4 bagian) CIBEST dan indeks-indeks kesejahteraan, kemiskinan materiil, kemiskinan spiritual, dan kemiskinan absolut. Kuadran CIBEST setidaknya memiliki dua keunggulan. Pertama, itu akan bisa untuk mengidentifikasi jumlah rumah tangga di setiap kuadran. Kedua, ini akan membantu lembaga pemerintah untuk merumuskan kebijakan pembangunan yang tepat, yang diperlukan untuk memindahkan rumah tangga yang hidup di kuadran kemiskinan menuju kesejahteraan kuadran. Sasaran utama program pengembangan adalah bagaimana caranya untuk memobilisasi rumah tangga ke kuadran kesejahteraan, di mana rumah tangga secara spiritual dan kaya materi.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup>Caesar Pratama : “Pendayagunaan Zakat Produktif dalam mengurangi Kemiskinan berdasarkan CIBEST Model: Studi kasus PT Masyarakat Mandiri Dompot Dhuafa. Skripsi. Institut Pertanian Bogor, hlm 15

<sup>15</sup>Irfan Syauqi Beik & Laily Dwi Arsyanti: “Konstruksi Model Cibest Konstruksi Model Terminal Sebagai Pengukuran indikasi Kemiskinan Dan Kesejahteraan Dari Islam perspektif” Al-Iqtishad: Vol. Vii No. 1 (diakses Januari 2015)

Penelitian mengenai pengaruh tingkat pendapatan memiliki banyak jenis dan ragam dengan objek lokasi yang berbeda, berdasarkan hasil penelitian terdahulu, hasil penelitian yang ada tidak selalu memiliki kesamaan dan mengindikasikan adanya *research gap* dari variabel independen yang mempengaruhi tingkat kesejahteraan.

**Tabel 1.3**

***Research Gap* Tingkat Pendapatan terhadap Tingkat Kesejahteraan.**

|                                                             | Hasil Penelitian                                                                                          | Peneliti                     |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Pengaruh tingkat pendapatan terhadap tingkat kesejahteraan. | Terdapat pengaruh signifikan antara tingkat pendapatan terhadap Tingkat Kesejahteraan driver ojek online. | Rizki Anugrah Perdana (2019) |
|                                                             | Tidak terdapat pengaruh signifikan antara tingkat pendapatan terhadap tingkat kesejahteraan.              | Anita Rahmawati (2019)       |

Sumber : Dikumpulkan dari berbagai sumber, 2021

Pengaruh tingkat pendapatan terhadap tingkat kesejahteraan yang diteliti oleh Rizki Anugrah Perdana menunjukkan bahwa tingkat pendapatan berpengaruh signifikan terhadap tingkat kesejahteraan. Hal ini bertentangan dengan hasil penelitian dari Anita Rahmawati yang menunjukkan tidak adanya pengaruh signifikan antara tingkat pendapatan terhadap tingkat kesejahteraan.

Berdasarkan uraian tersebut, maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian untuk mengetahui lebih jelas mengenai : **“Pengaruh Tingkat**

**Pendapatan Terhadap Tingkat Kesejahteraan Driver Grab Di Kota Palembang Dengan Model Cibest (Center Of Islamic Business And Economic Studies)”.**

**B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas maka permasalahan yang dapat dikemukakan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh tingkat pendapatan terhadap tingkat kesejahteraan driver ojek online Grab ?
2. Bagaimana kesejahteraan sebelum dan sesudah menjadi driver grab berdasarkan model CIBEST ?

**C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh tingkat pendapatan terhadap tingkat kesejahteraan driver ojek online grab.
2. Untuk mengetahui bagaimana kesejahteraan driver grab sebelum dan sesudah menjadi driver grab berdasarkan model CIBEST.

**D. Manfaat Penelitian**

Peneliti berharap manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat secara Teoritis

Sebagai tambahan literatur dalam studi pengembangan kesejahteraan dengan model CIBEST.

Sebagai bahan informasi ilmiah bagi peneliti-peneliti lain.

## 2. Manfaat secara Praktis

Sebagai salah satu bahan untuk melihat fenomena ojek online dalam peningkatan kesejahteraan dalam bidang ekonomi dan sosial dengan model CIBEST.

Sebagai salah satu bahan evaluasi bagi perusahaan Grab serta bentuk inovasi peningkatan perekonomian masyarakat.