

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kehidupan sosial ekonomi masyarakat dalam era modern tidak dapat dipisahkan dari berbagai bentuk interaksi dan transaksi yang terjadi setiap harinya. Aktivitas ekonomi yang dilakukan oleh manusia mencakup spektrum yang sangat luas, mulai dari transaksi sederhana dalam kehidupan sehari-hari hingga kerja sama bisnis yang kompleks melibatkan berbagai pihak dengan kepentingan yang beragam. Dalam konteks masyarakat Indonesia yang mayoritas beragama Islam, seluruh aktivitas ekonomi idealnya harus dijalankan dengan berpedoman pada nilai-nilai dan prinsip-prinsip syariah yang mengutamakan keadilan, kejujuran, transparansi, dan saling menguntungkan bagi semua pihak yang terlibat.

Salah satu sektor ekonomi yang memiliki peranan vital dalam kehidupan masyarakat adalah sektor transportasi. Transportasi merupakan kebutuhan fundamental yang menghubungkan berbagai aktivitas manusia, baik dalam konteks mobilitas untuk bekerja, pendidikan, kesehatan, maupun berbagai keperluan sosial lainnya. Ketersediaan sistem transportasi yang memadai, terjangkau, dan berkelanjutan menjadi faktor penentu bagi produktivitas ekonomi suatu daerah serta kualitas hidup masyarakat. Di Indonesia, sektor transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga menjadi sumber penghidupan bagi jutaan orang yang terlibat di dalamnya, baik sebagai pemilik usaha, pengemudi, maupun pekerja pendukung lainnya. Oleh karena itu, hubungan kerja sama dan transaksi ekonomi yang terjadi dalam sektor transportasi perlu mendapat perhatian khusus agar tercipta keadilan dan kesejahteraan bagi semua pihak yang terlibat.

Angkutan umum sebagai salah satu pilar utama mobilitas masyarakat perkotaan memiliki peran strategis dalam menunjang aktivitas ekonomi, sosial, dan pendidikan. Di Indonesia, sektor angkutan umum telah mengalami transformasi yang signifikan seiring perkembangan zaman, mulai dari angkutan tradisional seperti angkutan kota (angkot), mikrolet, dan bus konvensional, hingga berkembangnya sistem transportasi massal yang lebih modern seperti Bus Rapid

Transit (BRT), Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transit (LRT), serta layanan transportasi berbasis aplikasi digital. Meskipun terjadi modernisasi dalam hal teknologi dan sistem operasional, angkutan umum konvensional tetap menjadi tulang punggung transportasi di sebagian besar kota-kota besar di Indonesia, terutama di daerah-daerah yang belum terjangkau oleh sistem transportasi massal modern.

Dalam operasionalnya, sebagian besar angkutan umum konvensional di Indonesia dikelola oleh sektor swasta dengan pola kepemilikan yang beragam. Model bisnis yang umum dijumpai adalah pola kemitraan antara pemilik kendaraan dan pengemudi, di mana pemilik kendaraan menyediakan aset berupa armada transportasi, sementara pengemudi bertugas menjalankan operasional harian dengan sistem bagi hasil. Pola kemitraan semacam ini sebenarnya memiliki kemiripan dengan konsep *mudharabah* dalam ekonomi syariah, yakni kerja sama antara penyedia modal (*shahibul maal*) dan pengelola usaha (*mudharib*) dengan pembagian keuntungan berdasarkan kesepakatan. Namun demikian, praktik yang terjadi di lapangan sering kali menunjukkan ketidaksesuaian dengan prinsip-prinsip syariah, khususnya dalam aspek pembagian hasil dan distribusi risiko usaha.

Hukum ekonomi syariah dapat dipahami sebagai seperangkat prinsip, nilai, asas, serta aturan yang disusun untuk mengatur segala bentuk aktivitas ekonomi yang dilakukan oleh para subjek hukum. Aktivitas tersebut mencakup berbagai kebutuhan manusia, baik yang bersifat komersial seperti perdagangan, investasi, maupun transaksi bisnis, maupun yang bersifat non-komersial seperti kegiatan sosial, filantropi, dan kerja sama dalam bidang kemaslahatan.¹

Seluruh mekanisme dan ketentuan dalam hukum ekonomi syariah berlandaskan pada ajaran pokok Islam, yaitu Al-Qur'an dan As-Sunnah, sehingga setiap kegiatan ekonomi tidak hanya ditujukan untuk mencapai keuntungan materiil semata, tetapi juga menjaga keadilan, keberkahan, dan keseimbangan dalam kehidupan. Hukum ekonomi syariah memiliki fungsi penting dalam memastikan aktivitas ekonomi berlangsung sesuai nilai keadilan, kejujuran, tanggung jawab,

¹ Desmal Fajri, "*Hukum Ekonomi Syariah*" (Sumbar: LPPM Universitas Bung Hatta:2022), Hal. 5.

serta senantiasa menghindari praktik yang merugikan seperti riba, *gharar* (ketidakjelasan), dan *maysir* (spekulasi).²

Fiqh muamalah secara terminologis dapat diartikan sebagai seperangkat hukum Islam yang mengatur tindakan hukum manusia dalam ranah kehidupan duniawi. Ruang lingkupnya mencakup berbagai aspek kegiatan ekonomi dan sosial, seperti transaksi jual beli, praktik utang-piutang, kerja sama dalam bidang perdagangan, pembentukan perserikatan, pengelolaan atau penggarapan tanah, serta aktivitas sewa-menyewa. Keseluruhan ketentuan tersebut disusun dengan tujuan untuk menata hubungan antarindividu dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari agar berjalan secara adil, teratur, dan sesuai dengan prinsip-prinsip syariat Islam.³

Salah satu instrumen penting dalam praktik muamalah adalah akad, yang dalam terminologi hukum ekonomi syariah dipahami sebagai perjanjian atau kontrak yang mengikat dua pihak dalam suatu transaksi. Menurut Wahbah Zuhaili, akad merupakan kesepakatan antara dua pihak untuk menimbulkan akibat hukum, baik berupa lahirnya kewajiban, pengalihan hak, maupun penghentian suatu hubungan hukum. Akad lahir melalui proses ijab dan kabul, di mana salah satu pihak mengajukan tawaran dan pihak lain memberikan persetujuan. Prinsip dasar inilah yang membedakan akad dalam syariah dengan kontrak dalam hukum perdata umum, meskipun keduanya memiliki kesamaan dalam aspek kesepakatan dan akibat hukum.⁴

Dalam hukum ekonomi syariah, akad tidak hanya dipandang sebagai kesepakatan formal, tetapi juga sebagai perwujudan nilai keadilan, kejujuran, dan keterbukaan. Oleh karena itu, keabsahan suatu akad sangat ditentukan oleh terpenuhinya rukun dan syarat yang telah ditetapkan, termasuk kejelasan objek, kerelaan para pihak, serta transparansi dalam pembagian keuntungan.⁵ Salah satu bentuk akad yang relevan dalam konteks bisnis adalah akad mudharabah, yaitu

² Ridwan Nurdin. *"HUKUM EKONOMI SYARIAH: substansi dan pendekatan"* (Banda aceh: Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry: 2018), Hal. 9

³ Nasrun Haroen, *"Fiqh Muamalah"*, (Jakarta: Gaya Media Pratama: 2022), Hal. 12

⁴ Wahbah az-Zuhaili *"Fiqh Islam Wa adillatuhu Juz IV"* (Damaskus: Dar al-Fikr:1989)

⁵ Ruslan Abd Ghofur, *"AKIBAT HUKUM DAN TERMINASI AKAD DALAM FIQH MUAMALAH"* Jurnal ASAS, No 2, Vol 2, (maret 2010)

kerja sama antara pemilik modal (*shahibul maal*) dan pengelola (*mudharib*) dengan kesepakatan pembagian keuntungan berdasarkan persentase yang telah ditentukan di awal akad.⁶

Prinsip fundamental dalam akad mudharabah mengharuskan bahwa pembagian keuntungan harus dilakukan berdasarkan persentase yang jelas dan disepakati sejak awal kontrak, bukan dalam bentuk nominal atau jumlah tetap.⁷ Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa kedua belah pihak mendapatkan bagian yang adil sesuai dengan kontribusi masing-masing dan berbagi risiko secara proporsional. Apabila usaha menghasilkan keuntungan, keuntungan tersebut akan dibagi berdasarkan nisbah yang telah disepakati, misalnya 60:40 atau 70:30, tergantung pada kesepakatan awal.⁸ Ketentuan ini sejalan dengan Fatwa DSN-MUI No. 07/DSN-MUI/IV/2000 tentang Akad Mudharabah, yang menegaskan bahwa pembagian keuntungan dalam mudharabah harus disepakati sejak awal dalam bentuk nisbah (persentase), bukan nominal tertentu. Hal ini untuk memastikan adanya keadilan dan menghindari praktik yang mengandung unsur *gharar* (ketidakjelasan).

Indonesia sebagai negara dengan mayoritas penduduk muslim terbesar di dunia memiliki potensi luar biasa dalam mengimplementasikan sistem ekonomi berbasis syariah di seluruh sektor kehidupan, termasuk dalam bidang transportasi publik. Sektor transportasi, khususnya angkutan umum, merupakan tulang punggung perekonomian daerah yang melibatkan jutaan rakyat Indonesia baik sebagai penyedia jasa maupun pengguna layanan. Kota Bandung sebagai salah satu kota metropolitan terbesar di Indonesia memiliki kompleksitas sistem transportasi umum dengan berbagai moda angkutan yang beragam, mulai dari angkutan kota (angkot), elf, bus kota, Trans Metro Bandung (TMB), hingga berbagai layanan transportasi berbasis teknologi.

⁶ Prilla Kurnia Ningsih, "*Fiqh Muamalah*", (Depok: Raja Grafindo Persada: 2021), Hal 130.

⁷ Ahmad Farroh Hasan, "*Fiqh Muamalah dari Klasik hingga Kontemporer*", (Malang: UIN Maliki-malang press: 2018), Hal. 110.

⁸ Hasan, *Fiqh Muamalah dari Klasik hingga Kontemporer*, hlm. 110.

Observasi awal terhadap praktik bisnis angkutan umum khususnya pada angkutan umum elf di Kota Bandung menunjukkan adanya sistem kerjasama antara pemilik kendaraan dengan supir yang menggunakan pola bagi hasil dalam bentuk nominal tetap, bukan berdasarkan persentase keuntungan. Dalam sistem ini, supir diwajibkan menyeter sejumlah uang tetap kepada pemilik kendaraan setiap harinya, misalnya Rp. 150.000,- atau Rp. 200.000,- per hari, tanpa mempertimbangkan fluktuasi pendapatan kotor yang diperoleh dalam hari tersebut, dan apabila dalam satu hari sopir tidak mampu mencapai target setoran yang telah ditentukan, maka selisih antara jumlah setoran aktual dan target harian akan dicatat sebagai hutang. Hutang tersebut nantinya akan ditagihkan dan harus dilunasi oleh sopir pada hari-hari berikutnya. Dengan demikian, sistem ini menciptakan hubungan keuangan yang berkelanjutan antara sopir dan pemilik kendaraan, di mana setiap kekurangan setoran menjadi tanggung jawab sopir untuk diselesaikan di kemudian hari.

Fatwa DSN-MUI Nomor 07/DSN-MUI/IV/2000 secara tegas menyatakan bahwa pembagian keuntungan harus dinyatakan dalam bentuk nisbah, bukan dalam bentuk nominal tetap yang dapat menciptakan ketidakadilan dan unsur *gharar*.⁹ Ketidaksesuaian ini menunjukkan perlunya sosialisasi dan implementasi yang lebih baik terhadap prinsip-prinsip ekonomi syariah di sektor informal seperti transportasi umum.

Bisnis angkutan umum memiliki karakteristik pendapatan yang sangat fluktuatif dan dipengaruhi oleh berbagai faktor eksternal yang tidak dapat diprediksi dengan pasti. Faktor-faktor tersebut antara lain kondisi cuaca, hari libur nasional atau keagamaan, kondisi lalu lintas, event-event khusus di kota, situasi ekonomi makro, dan bahkan kondisi kesehatan supir itu sendiri. Fluktuasi ini menyebabkan pendapatan harian supir angkutan umum dapat bervariasi signifikan dari hari ke hari. Sistem setoran nominal tetap menciptakan ketimpangan yang signifikan dalam pembagian risiko dan keuntungan antara pemilik kendaraan dan supir. Pemilik kendaraan, yang seharusnya sebagai penyedia modal (*shahibul maal*) menanggung risiko kerugian usaha, justru mendapatkan jaminan pendapatan tetap

⁹ Dewan Syariah Nasional Majelis Ulama Indonesia, *Fatwa DSN-MUI No. 07/DSN-MUI/IV/2000 tentang Pembiayaan Mudharabah (Qiradh)* (Jakarta: Majelis Ulama Indonesia, 2000)

tanpa menanggung risiko fluktuasi pendapatan. Di sisi lain, supir yang berperan sebagai pengelola usaha (mudharib) menanggung seluruh risiko ketidakpastian pendapatan sambil tetap harus memenuhi kewajiban setoran tetap.

Prinsip dasar dalam hukum ekonomi syariah menekankan bahwa pembagian risiko harus dilakukan secara adil (risk sharing) sama halnya dengan pembagian keuntungan yang harus dilakukan secara proporsional (profit sharing). Fatwa DSN-MUI Nomor 07/DSN-MUI/IV/2000 menegaskan bahwa kerugian dalam mudharabah harus ditanggung oleh pemilik dana, kecuali jika kerugian tersebut disebabkan oleh kelalaian atau kecurangan pengelola.¹⁰ Dalam praktik yang ideal sesuai syariah, baik keuntungan maupun kerugian seharusnya dibagi berdasarkan kesepakatan yang fair dan transparan.

Penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui apakah praktik bisnis angkutan umum di Kota Bandung, khususnya terkait sistem bagi hasil antara pemilik kendaraan dan pengemudi, telah sesuai dengan prinsip-prinsip hukum ekonomi syariah. Fenomena yang terjadi menunjukkan bahwa sistem bagi hasil sering kali ditetapkan dalam bentuk nominal tetap, bukan persentase keuntungan sebagaimana yang diatur dalam akad mudharabah.

Praktik pelaksanaan kerjasama ini menarik untuk dikaji secara mendalam mengingat transportasi umum merupakan kebutuhan vital masyarakat perkotaan, sehingga keadilan dalam hubungan kerja sama antara pemilik kendaraan dan pengemudi harus terjamin. Selain itu, belum banyak penelitian yang secara khusus menyoroti persoalan ini dari perspektif hukum ekonomi syariah, terutama dalam konteks implementasi fatwa DSN-MUI yang mengatur akad mudharabah.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut mengenai permasalahan sistem bagi hasil dalam bisnis angkutan umum di Kota Bandung, khususnya ditinjau dari perspektif hukum ekonomi syariah. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah sekaligus edukasi kepada masyarakat, pemilik kendaraan, maupun pengemudi agar dalam bermuamalah senantiasa berlandaskan prinsip-prinsip syariah yang menekankan

¹⁰ DSN-MUI, *Fatwa No. 07/DSN-MUI/IV/2000*.

keadilan, transparansi, dan keberkahan. Oleh karena itu, penulis menuangkannya dalam sebuah penelitian yang berjudul: **“TINJAUAN HUKUM EKONOMI SYARIAH TERHADAP PELAKSANAAN SISTEM BAGI HASIL BISNIS ANGKUTAN UMUM DI KOTA BANDUNG (Studi Kasus pada Angkutan Umum Elf Wanoja)”**.

B. Rumusan Masalah

Melalui pemaparan latar belakang di atas, penulis memandang pentingnya perumusan masalah yang lebih terarah dan terfokus. Hal ini dimaksudkan agar proses penelitian dapat berjalan secara sistematis dan tidak keluar dari konteks yang telah ditentukan. Dengan demikian, penulis merumuskan beberapa pertanyaan pokok yang akan menjadi landasan utama dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan sistem bagi hasil bisnis angkutan umum elf wanoja di kota Bandung?
2. Bagaimana tinjauan Hukum Ekonomi Syariah terhadap pelaksanaan sistem bagi hasil bisnis angkutan umum elf wanoja di kota Bandung?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan sebelumnya, penulis merasa perlu menetapkan tujuan penelitian yang jelas. Tujuan ini dimaksudkan agar arah kajian menjadi lebih terarah serta hasil yang diperoleh dapat menjawab pertanyaan penelitian secara tepat. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan sistem bagi hasil bisnis angkutan umum elf wanoja di kota Bandung
2. Untuk mengetahui tinjauan Hukum Ekonomi Syariah terhadap pelaksanaan sistem bagi hasil bisnis angkutan umum elf wanoja di kota Bandung

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian memuat manfaat teoritis dan manfaat praktis terkait kontribusi apa yang dilakukan setelah selesai melakukan penelitian. Penelitian ini berjudul **"Tinjauan Hukum Ekonomi Syariah terhadap pelaksanaan sistem**

bagi hasil bisnis angkutan umum di kota Bandung (Studi Kasus pada Angkutan Umum Elf Wanoja)". Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh manfaat, baik secara teoritis maupun praktis bagi orang yang membaca dan membutuhkan penelitian ini, utamanya terhadap peneliti sendiri. Adapun manfaat penelitian ini diantaranya sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian akademik di bidang hukum ekonomi syariah, khususnya terkait implementasi akad mudharabah dalam praktik kerja sama bisnis transportasi. Penelitian ini juga dapat menjadi rujukan bagi pengembangan ilmu pengetahuan dalam ranah fiqh muamalah kontemporer, sehingga memberikan kontribusi dalam menjembatani antara konsep normatif hukum syariah dengan realitas praktik bisnis yang terjadi di masyarakat, khususnya di sektor angkutan umum.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini bermanfaat bagi para pelaku bisnis angkutan umum, baik pemilik kendaraan maupun pengemudi, sebagai panduan dalam menjalankan kerja sama usaha yang sesuai dengan prinsip-prinsip hukum ekonomi syariah. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan terwujud sistem bagi hasil yang lebih adil, transparan, dan berkeadilan, sehingga dapat meminimalisir terjadinya ketidakjelasan (*gharar*) dan sengketa. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan bagi pemerintah daerah maupun lembaga terkait dalam merumuskan kebijakan yang mendukung terciptanya praktik bisnis transportasi umum yang selaras dengan nilai-nilai syariah.

E. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini berlandaskan pada kajian terhadap sejumlah penelitian terdahulu yang memiliki relevansi dengan topik yang diangkat. Hasil-hasil dari penelitian sebelumnya dianalisis guna memperoleh informasi serta gambaran yang dapat mendukung keterkaitan antara penelitian ini dengan penelitian sejenis. Sehingga, penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi baru dalam pengembangan ilmu pengetahuan sekaligus menghindari adanya pengulangan atau

duplikasi dari penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Adapun beberapa penelitian relevan yang menjadi rujukan antara lain sebagai berikut:

Pertama, Skripsi yang ditulis oleh Djafar B.A. Assagaf berjudul “*Sistem Mudharabah Antara Sopir Angkutan Kota dan Pemiliknya Ditinjau dari Perspektif Hukum Ekonomi Syariah*” meneliti praktik kerja sama antara pemilik angkot dan sopir di Kelurahan Ternate Baru, Manado. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem bagi hasil yang dijalankan oleh masyarakat setempat umumnya dilakukan dengan dasar tanggung jawab sopir terhadap angkutan, di mana keuntungan dibagi sesuai kesepakatan dan bukan dalam bentuk nominal tetap. Hal ini sejalan dengan prinsip mudharabah, yang mensyaratkan keuntungan dibagi berdasarkan persentase, bukan angka tertentu, sehingga dapat menghindarkan adanya unsur *gharar*. Dari perspektif hukum Islam, sistem tersebut sah karena memenuhi rukun dan syarat akad mudharabah, sedangkan dari sisi praktik sosial, pola pembagian hasil ini mencerminkan kebiasaan yang adil dan telah diterima oleh para pihak yang berakad.¹¹

Kedua, Skripsi yang ditulis oleh Rahmawati dengan judul “*Implementasi Akad Mudharabah terhadap Kesejahteraan Ekonomi Supir Pete-Pete di Kota Makassar*” membahas mengenai praktik pelaksanaan akad mudharabah dalam kerjasama antara pemilik dan supir pete-pete di Kota Makassar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akad mudharabah tersebut pada praktiknya dilaksanakan secara lisan berdasarkan kebiasaan masyarakat setempat. Dari sisi hukum Islam, praktik ini telah memenuhi rukun dan syarat akad sehingga dianggap sah menurut hukum ekonomi syariah. Selain itu, ditinjau dari perspektif *maqashid syariah*, pelaksanaan akad ini mampu mendukung tercapainya kesejahteraan bagi supir,

¹¹ Djafar B.A. Assagaf, *Sistem Mudharabah Antara Sopir Angkutan Kota dan Pemiliknya Ditinjau dari Perspektif Hukum Ekonomi Syariah* (Skripsi, Institut Agama Islam Negeri Manado, 2020).

meskipun penghasilan harian yang diterima tidak selalu menentu, sementara kewajiban setoran tetap sesuai dengan kesepakatan awal.¹²

Ketiga, Skripsi yang ditulis oleh Asmira Lessy berjudul “*Sistem Bagi Hasil Antara Sopir Angkot dan Pemiliknya di Desa Liang Ditinjau dari Perspektif Hukum Ekonomi Syariah*” membahas praktik kerja sama sopir dan pemilik angkot di Desa Liang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem bagi hasil dilakukan dengan setoran nominal harian atau mingguan, bukan berdasarkan persentase keuntungan. Hal ini menimbulkan ketidakjelasan (*gharar*) dan dinilai tidak sesuai dengan prinsip syariah, karena akad seharusnya ditentukan secara adil dan transparan sejak awal. Penulis menyimpulkan bahwa praktik tersebut tidak sah menurut hukum Islam karena mengandung unsur ketidakadilan dan tidak memenuhi syarat akad *mudharabah* maupun *musyarakah*.¹³

Keempat, Skripsi yang ditulis oleh Fadian Intami berjudul “*Mekanisme Penerapan Sistem Bagi Hasil Pada Angkutan Umum L300 Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari'ah (Analisis pada CV. Anugrah Jaya, Batoh, Banda Aceh)*” membahas mekanisme kerja sama dalam bisnis angkutan umum L300. Penelitian ini menemukan bahwa pembagian hasil antara direktur dan manajer dilakukan dengan akad *mudharabah* menggunakan sistem *revenue sharing* (60% untuk direktur dan 40% untuk manajer), sedangkan kerja sama antara pemilik mobil dan sopir menggunakan akad *profit sharing* (60% untuk pemilik dan 40% untuk sopir). Secara umum, praktik tersebut sesuai dengan prinsip hukum ekonomi syariah karena memenuhi ketentuan akad *mudharabah*. Namun, kelemahan utama terletak pada tidak adanya kontrak tertulis, karena kesepakatan hanya dilakukan secara lisan, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum jika terjadi perselisihan.¹⁴

¹² Rahmawati, *Implementasi Akad Mudharabah terhadap Kesejahteraan Ekonomi Supir Pete-Pete di Kota Makassar* (Skripsi, Universitas Muhammadiyah Makassar, 2023)

¹³ Asmira Lessy, *Sistem Bagi Hasil Antara Sopir Angkot dan Pemiliknya di Desa Liang Ditinjau dari Perspektif Hukum Ekonomi Syariah* (Skripsi, Institut Agama Islam Negeri Ambon, 2017)

¹⁴ Fadian Intami, *Mekanisme Penerapan Sistem Bagi Hasil Pada Angkutan Umum L300 Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari'ah (Analisis pada CV. Anugrah Jaya, Batoh, Banda Aceh)* (Skripsi, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, 2016)

Kelima, Skripsi yang ditulis oleh Galih Sumantri dengan judul “*Sistem Bagi Hasil Antara Pengelola dengan Sopir Go-Jek di Bandung: Perspektif Hukum Positif dan Hukum Islam*” membahas praktik pembagian hasil usaha antara perusahaan Go-Jek dengan mitra pengemudi di Bandung. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan studi lapangan dan dianalisis melalui perspektif hukum Islam dan hukum positif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem bagi hasil yang diterapkan Go-Jek telah sesuai dengan prinsip syariah melalui akad *musyarakah*, di mana pembagian keuntungan disesuaikan dengan kesepakatan awal, serta tidak bertentangan dengan ketentuan hukum positif, khususnya Pasal 52 dan 54 UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Pasal 1320 KUHPdata mengenai syarat sah perjanjian. Dengan demikian, praktik bagi hasil Go-Jek dianggap sah baik menurut hukum Islam maupun hukum positif.¹⁵

Keenam, Skripsi yang ditulis oleh Anugrah Rajusi berjudul “*Pelaksanaan Sistem Bagi Hasil pada Usaha Angkutan Umum PT. Dolok Sordang Putra Travel Pekanbaru Ditinjau Menurut Ekonomi Syariah*” membahas mekanisme kerja sama bisnis transportasi umum antara perusahaan, pemilik mobil, dan sopir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola bagi hasil ditetapkan dengan sistem 60:40 antara perusahaan dan pemilik kendaraan, serta 20:80 antara perusahaan dan sopir. Secara teori, sistem ini dapat dikategorikan sesuai dengan prinsip akad *mudharabah* karena adanya kesepakatan awal mengenai pembagian keuntungan. Namun, dalam praktiknya ditemukan berbagai penyimpangan, seperti keterlambatan pembayaran, adanya potongan tambahan yang tidak dijelaskan sejak awal, serta kurangnya transparansi dalam perhitungan keuntungan. Hal ini mengakibatkan sistem bagi hasil yang diterapkan belum sepenuhnya sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan, keterbukaan, dan transparansi dalam hukum ekonomi syariah.¹⁶

¹⁵ Galih Sumantri, *Sistem Bagi Hasil Antara Pengelola dengan Sopir Go-Jek di Bandung: Perspektif Hukum Positif dan Hukum Islam* (Skripsi, Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam, Institut Agama Islam Negeri Syekh Nurjati Cirebon, 2017).

¹⁶ Anugrah Rajusi, *Pelaksanaan Sistem Bagi Hasil pada Usaha Angkutan Umum PT. Dolok Sordang Putra Travel Pekanbaru Ditinjau Menurut Ekonomi Syariah* (Skripsi, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021).

Tabel 1. 1 Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1.	Fadian Intami (2016)	Mekanisme Penerapan Sistem Bagi Hasil Pada Angkutan Umum L300 Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syari'ah (Analisis pada CV. Anugrah Jaya, Batoh, Banda Aceh)	Kedua penelitian ini sama-sama menyoroti praktik bagi hasil dalam bisnis angkutan umum dengan tinjauan hukum ekonomi syariah, serta membahas aspek keadilan dan kejelasan akad.	Dalam penelitian Fadian ditemukan sistem bagi hasil L300 pada dasarnya sesuai syariah melalui akad mudharabah dan profit sharing, hanya lemah karena tanpa kontrak tertulis, sedangkan penelitian saya fokus pada sistem nominal tetap pada bisnis angkutan umum (elf) di kota Bandung yang jelas bertentangan dengan prinsip syariah.
2.	Asmira Lessy (2017)	Sistem Bagi Hasil Antara Sopir Angkot dan Pemiliknya di Desa Liang Ditinjau dari Perspektif	Kedua penelitian ini membahas praktik bagi hasil antara sopir dan pemilik kendaraan serta menilai keabsahannya	Penelitian yang dilakukan Asmira ditemukan sistem setoran nominal di Desa Liang yang tidak sesuai syariah, sementara

		Hukum Ekonomi Syariah	menurut hukum ekonomi syariah, khususnya terkait keadilan dalam pembagian keuntungan.	penelitian ini menyoroti praktik serupa di Kota Bandung dengan lingkup transportasi angkutan umum (elf).
3.	Galih Sumantri (2017)	Sistem Bagi Hasil Antara Pengelola dengan Sopir Go- Jek di Bandung: Perspektif Hukum Positif dan Hukum Islam.	Penelitian yang dilakukan saya dengan penelitian yang dilakukan Galih Sumantri adalah sama-sama mengkaji sistem bagi hasil dalam sektor transportasi dari perspektif hukum ekonomi syariah. Keduanya menyoroti hubungan kerja sama antara pemilik modal dan sopir, lalu menilai kesesuaiannya dengan prinsip keadilan dan transparansi dalam syariah.	Penelitian Galih fokus pada sistem bagi hasil antara pengelola dan sopir Go-Jek di Bandung dengan tinjauan hukum Islam dan hukum positif, dan hasilnya menunjukkan kesesuaian. Sedangkan penelitian saya menelaah sistem bagi hasil pada angkutan umum (elf) konvensional di Bandung, khususnya praktik setoran nominal tetap, yang justru dianggap

				menyimpang dari prinsip mudharabah sesuai fatwa DSN-MUI karena menimbulkan ketidakadilan dan <i>gharar</i> .
4.	Djafar B.A Assagaf (2020)	Sistem Mudharabah Antara Sopir Angkutan Kota dan Pemiliknya Ditinjau dari Perspektif Hukum Ekonomi Syariah.	Persamaan antara skripsi Djafar B.A. Assagaf dan penelitian saya terletak pada fokus kajian, yaitu sama-sama membahas praktik sistem bagi hasil antara sopir dan pemilik kendaraan ditinjau dari hukum ekonomi syariah.	Penelitian Djafar ditemukan bahwa mekanisme bagi hasil dilakukan dengan persentase sehingga sesuai dengan akad mudharabah, sedangkan penelitian ini menemukan bahwa di Kota Bandung sistem yang digunakan dalam bisnis angkutan umum (elf) adalah setoran nominal tetap yang menimbulkan unsur <i>gharar</i> dan tidak sesuai dengan prinsip syariah.

5.	Anugrah Rajusi (2021)	Pelaksanaan Sistem Bagi Hasil pada Usaha Angkutan Umum PT. Dolok Sordang Putra Travel Pekanbaru Ditinjau Menurut Ekonomi Syariah.	Penelitian ini sama-sama mengkaji sistem bagi hasil dalam usaha angkutan umum dengan perspektif hukum ekonomi syariah. Keduanya berangkat dari fenomena praktik bagi hasil antara pemilik kendaraan dan pengemudi yang dinilai belum sepenuhnya sesuai dengan prinsip akad syariah. Sama-sama menekankan pentingnya keadilan, transparansi, dan penerapan akad mudharabah sesuai fatwa DSN-MUI agar tidak terjadi ketidakadilan atau <i>gharar</i> .	Penelitian Anugrah Rajusi berfokus pada PT. Dolok Sordang Putra Travel di Pekanbaru, dengan masalah utama pembagian keuntungan yang sering dilakukan secara lisan dan kurang transparan. Sedangkan penelitian saya meneliti angkutan umum (elf) di Kota Bandung, khususnya praktik setoran nominal tetap, yang dinilai bertentangan dengan fatwa DSN-MUI karena tidak berdasarkan nisbah persentase dan menimbulkan ketidakadilan bagi sopir.
6.	Rahmawati (2023)	Implementasi Akad Mudharabah	Penelitian ini sama-sama mengkaji akad mudharabah	Penelitian yang dilakukan Rahmawati

		terhadap Kesejahteraan Ekonomi Supir Pete-Pete di Kota Makassar.	dalam kerja sama transportasi antara pemilik kendaraan dan sopir, serta menilai kesesuaiannya dengan hukum ekonomi syariah.	ditemukan akad mudharabah yang dilakukan sah karena bagi hasil ditentukan berdasarkan persentase meski hanya secara lisan, sedangkan penelitian saya menemukan sistem nominal tetap pada bisnis angkutan umum (elf) di kota Bandung yang menimbulkan unsur <i>gharar</i> .
--	--	--	---	--

Kebaruan penelitian ini terletak pada kajian terhadap praktik kerja sama antara pemilik kendaraan dan sopir angkutan umum (elf) di Kota Bandung yang menggunakan sistem setoran nominal tetap dan dianalisis berdasarkan akad mudharabah dalam hukum ekonomi syariah. Berbeda dengan penelitian terdahulu yang umumnya membahas sistem bagi hasil berbasis persentase (nisbah) dan dinilai sesuai dengan prinsip syariah, penelitian ini menyoroti praktik setoran tetap yang berpotensi menimbulkan unsur *gharar*, ketidakadilan dalam pembagian risiko, serta ketidaksesuaian dengan prinsip mudharabah dan Fatwa DSN-MUI. Dengan demikian, penelitian ini memberikan perspektif baru mengenai praktik kerja sama usaha transportasi umum yang belum banyak dikaji, khususnya pada angkutan umum elf di Kota Bandung.

F. Kerangka Pemikiran

Hukum Ekonomi Syariah merupakan seperangkat norma hukum yang bersumber dari *Al-Qur'an*, *Hadis*, *Ijma'*, dan *Qiyas*, yang mengatur tata kelola aktivitas ekonomi umat Islam. Sebagai cabang integral dari hukum Islam, keberadaannya bertujuan menegakkan prinsip keadilan dan kemaslahatan (*maslahah*) dalam setiap bentuk transaksi.¹⁷ Hukum ini juga berfungsi mencegah praktik yang diharamkan syariat seperti riba, *gharar* (ketidakjelasan), *maysir* (perjudian), dan *dzulm* (kezaliman), sehingga setiap interaksi ekonomi masyarakat Muslim senantiasa berada dalam bingkai syariat serta mampu merespons dinamika ekonomi modern.¹⁸

Dalam ranah muamalah maliyah, yakni hubungan antar manusia dalam hal kepemilikan harta dan kegiatan transaksi ekonomi, Hukum Ekonomi Syariah menetapkan sejumlah prinsip dasar sebagai pedoman utama. Salah satu prinsip penting adalah kebebasan berkontrak (*mabda' hurriyyah at-ta'aqud*), yang memberi hak kepada setiap individu untuk membuat akad atau perjanjian selama tidak bertentangan dengan ketentuan syariah. Prinsip ini didasarkan pada kaidah fiqh:

الأَصْلُ فِي الْمَعَامَلَاتِ الْإِبَاحَةُ إِلَّا أَنْ يَدُلَّ دَلِيلٌ عَلَى تَحْرِيمِهَا

“Pada dasarnya semua bentuk muamalah hukumnya boleh, kecuali ada dalil yang menunjukkan keharamannya.”

yang berarti bahwa segala bentuk muamalah pada dasarnya diperbolehkan kecuali terdapat dalil yang mengharamkannya. Kaidah ini menegaskan adanya fleksibilitas dalam praktik ekonomi Islam sehingga memungkinkan adanya inovasi dan penyesuaian terhadap perkembangan zaman, dengan syarat tetap berada dalam batasan syariat.¹⁹

Dalam Hukum Ekonomi Syariah, terdapat beberapa prinsip utama muamalah maliyah. Keadilan (*'adalah*) menuntut keseimbangan hak dan kewajiban agar tidak

¹⁷ Mardani, *Hukum Ekonomi Syariah di Indonesia* (Bandung: Refika Aditama, 2011), hlm. 4.

¹⁸ Jaenudin, *Hukum Ekonomi syariah “Sebuah Perspektif Keilmuan”*, Widina Bhakti Persada, Bandung (2022), hlm. 3.

¹⁹ Rachmat Syafe'i, *Fiqih Muamalah* (Bandung: Pustaka Setia, 2001), hlm. 45.

ada pihak yang dirugikan. Transparansi dan kejujuran (*shiddiq*) memastikan keterbukaan informasi untuk mencegah *gharar* dan penipuan. Saling menguntungkan (*ta'awun*) menegaskan bahwa transaksi harus memberi manfaat bagi semua pihak. Terakhir, prinsip larangan unsur haram mewajibkan transaksi bebas dari *riba*, *gharar*, *maysir*, dan hal-hal yang dilarang syariah. Prinsip-prinsip ini menjadi tolok ukur sahnyanya transaksi dalam perspektif Islam.²⁰

Mudharabah, atau dikenal juga sebagai qiradh, merupakan akad kerja sama antara pemilik modal (*shahibul maal/rabbul maal*) dengan pengelola modal (*mudharib*). Dalam akad ini, keuntungan dibagi sesuai nisbah yang telah disepakati sejak awal, sedangkan kerugian ditanggung sepenuhnya oleh pemilik modal sepanjang bukan akibat kelalaian, kesalahan, atau pelanggaran dari pihak pengelola. Karakteristik utama mudharabah yang membedakannya dari akad lain adalah pemisahan peran antara pemilik dan pengelola modal, di mana masing-masing pihak memiliki tanggung jawab berbeda namun saling melengkapi untuk mencapai tujuan usaha bersama.²¹

Akad mudharabah memiliki landasan yang kuat dalam Al-Qur'an, antara lain dalam firman Allah Swt. dalam QS. Al-Baqarah ayat 198

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِنْ رَبِّكُمْ فَإِذَا أَفَضْتُمْ مِنْ عَرَفَاتٍ فَاذْكُرُوا اللَّهَ عِنْدَ الْمَشْعَرِ الْحَرَامِ وَاذْكُرُوا كَمَا هَذَاكُمْ وَإِنْ كُنْتُمْ مِنْ قَبْلِهِ لَمَنِ الضَّالِّينَ

"Tidak ada dosa bagimu untuk mencari karunia (rezeki hasil perniagaan) dari Tuhanmu. Maka apabila kamu telah bertolak dari Arafah, berzikirlah kepada Allah di Masy'aril Haram. Dan berzikirlah kepada-Nya sebagaimana Dia telah memberi petunjuk kepadamu, dan sesungguhnya kamu sebelumnya benar-benar termasuk orang-orang yang sesat."²²

²⁰ Dimyauddin Djuwaini, *Pengantar Fiqh Muamalah* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2008), hlm. 72.

²¹ M. Yazid Afandi, *Fiqh Muamalah dan Implementasinya dalam Lembaga Keuangan Syari'ah* (Yogyakarta: Logung Pustaka, 2009), hlm. 130

²² Kementerian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, LPMQ, Jakarta (2019), Surat Al-Baqarah (2), ayat 198.

Kemudian terdapat dalam QS. An – Nisa ayat 29

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

*“Wahai orang-orang yang beriman! Janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perdagangan yang berlaku atas dasar suka sama suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sungguh, Allah Maha Penyayang kepadamu.”*²³

Agar akad mudharabah sah, harus terpenuhi beberapa rukun, yaitu pemilik modal (*shahibul maal*), pengelola (*mudharib*), modal (*ra'sul maal*), usaha, nisbah keuntungan, serta ijab qabul. Setiap rukun memiliki syarat, antara lain: modal harus berupa uang atau aset yang jelas nilainya dan diserahkan penuh kepada *mudharib*, bukan berupa piutang; nisbah bagi hasil disepakati sejak awal dalam bentuk rasio, bukan nominal tetap; usaha yang dijalankan wajib halal; serta pembagian keuntungan didasarkan pada hasil riil, bukan perkiraan.²⁴

Dewan Syariah Nasional Majelis Ulama Indonesia (DSN-MUI) melalui Fatwa No. 07/DSN-MUI/IV/2000 memberikan pedoman terkait penerapan akad mudharabah, khususnya pada lembaga keuangan syariah. Fatwa ini menjelaskan bahwa pembiayaan mudharabah merupakan pendanaan yang diberikan Lembaga Keuangan Syariah (LKS) secara penuh kepada nasabah untuk menjalankan usaha produktif, di mana LKS bertindak sebagai *shahibul maal* dan nasabah sebagai *mudharib*. Dalam hal keuntungan, pembagian hasil harus dituangkan dengan jelas di awal akad dalam bentuk nisbah (rasio), bukan nominal tertentu, karena laba belum dapat dipastikan sejak awal. Fatwa ini juga menegaskan bahwa kerugian ditanggung sepenuhnya oleh LKS, kecuali jika disebabkan oleh kelalaian, kesalahan, atau pelanggaran dari pihak *mudharib*. Oleh karena itu, *mudharib* wajib

²³ Kementerian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, LPMQ, Jakarta (2019), Surat Al-Nisaa (4), ayat 29.

²⁴ Ahmad Farroh Hasan, *“Fiqh Muamalah dari Klasik hingga Kontemporer”*, (Malang: UIN Maliki-malang press: 2018),

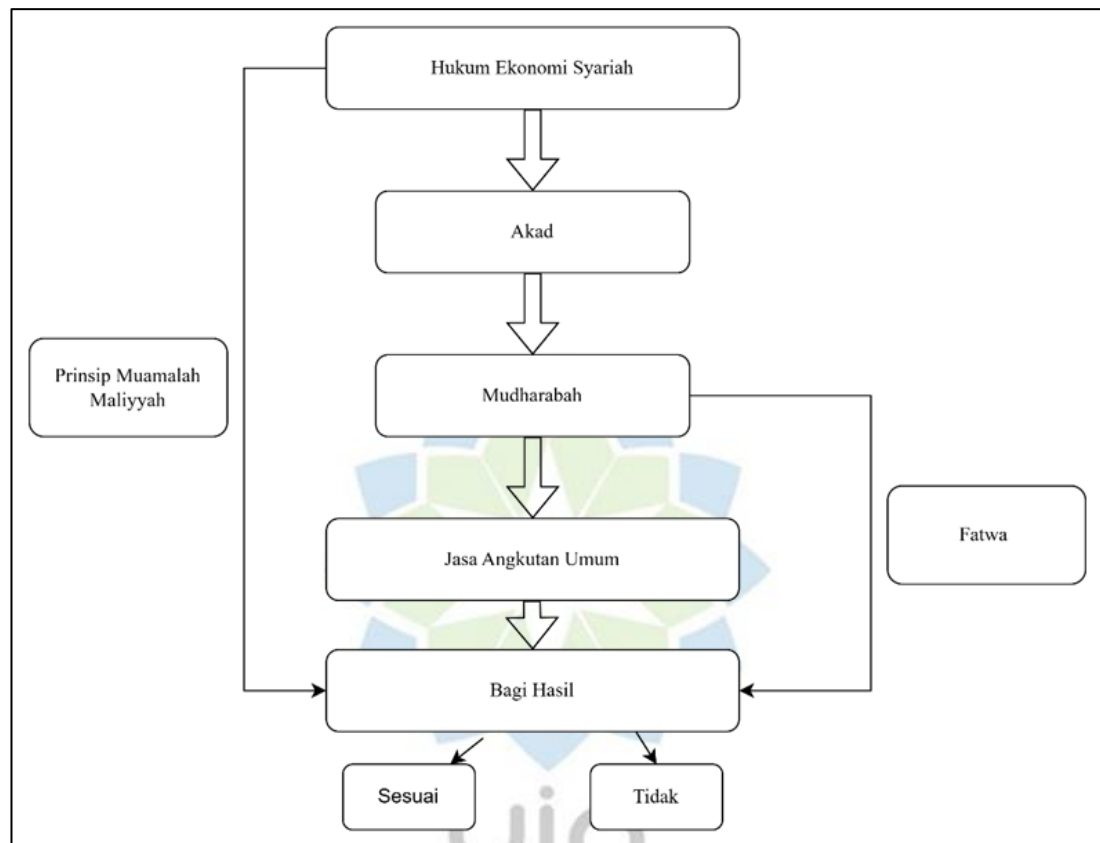
menjaga amanah serta bersikap hati-hati dalam mengelola modal yang dipercayakan.²⁵

Praktik bisnis angkutan umum di Kota Bandung umumnya berbentuk kerja sama antara pemilik kendaraan sebagai penyedia modal dan pengemudi sebagai pengelola operasional harian. Pola ini sudah berlangsung lama dan dominan dalam industri transportasi tradisional. Dari perspektif Hukum Ekonomi Syariah, hubungan tersebut menyerupai akad *mudharabah*, di mana pemilik kendaraan berperan sebagai *shahibul maal* dan pengemudi sebagai *mudharib*. Dalam praktiknya, terdapat beberapa model sistem bagi hasil. Pertama, sistem setoran tetap, yaitu pengemudi diwajibkan menyeter sejumlah nominal tertentu setiap harinya kepada pemilik kendaraan. Sistem ini tidak menggunakan mekanisme persentase (*nisbah*) sebagaimana prinsip *mudharabah*, melainkan berupa jumlah yang sudah ditetapkan. Apabila pendapatan harian melebihi setoran, kelebihanannya menjadi hak pengemudi; sebaliknya, bila pendapatan lebih rendah, pengemudi tetap berkewajiban menyertorkan jumlah penuh kepada pemilik. Kedua, sistem persentase, di mana pendapatan dibagi berdasarkan nisbah yang disepakati (misalnya 60:40 atau 70:30). Ketiga, sistem kombinasi, yakni setoran minimum ditambah dengan bagi hasil dari kelebihan pendapatan di atas setoran tersebut.

Jika dikaji dari perspektif Hukum Ekonomi Syariah, khususnya melalui kerangka akad *mudharabah* dan Fatwa DSN-MUI No. 07/DSN-MUI/IV/2000, praktik sistem setoran tetap menimbulkan sejumlah masalah. Pertama, adanya potensi *gharar*, karena pembagian hasil tidak mencerminkan pendapatan riil, melainkan memberi kepastian keuntungan sepihak kepada pemilik kendaraan. Kedua, beban biaya operasional sering kali ditanggung sepenuhnya oleh pengemudi, padahal secara prinsip biaya usaha semestinya dibebankan pada modal atau dibagi secara adil sesuai nisbah. Ketiga, kurangnya transparansi pendapatan yang dapat memicu sengketa, terutama dalam sistem setoran tetap di mana pemilik tidak mengetahui kondisi pendapatan harian yang sebenarnya. Keempat, risiko

²⁵ Dewan Syariah Nasional MUI, *Fatwa DSN-MUI No. 07/DSN-MUI/IV/2000 tentang Pembiayaan Mudharabah (Qiradh)*, 4 April 2000, Ketentuan Pembiayaan poin 1.d.

kerugian justru dialihkan kepada pengemudi, karena ia tetap diwajibkan membayar setoran walaupun pendapatan tidak mencukupi.



Gambar 1. 1 Alur Kerangka Berpikir

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI
BANDUNG