

SKRIPSI

**ANALISIS SISTEM TRANSAKSI DAN BAGI HASIL
PADA PENGEMUDI *GRAB CAR*
DI MAKASSAR**



**WULANDARI D
1310321103**

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS FAJAR
MAKASSAR
2017**

SKRIPSI

**ANALISIS SISTEM TRANSAKSI DAN BAGI HASIL
PADA PENGEMUDI *GRAB CAR*
DI MAKASSAR**



diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
gelar sarjana pada Program Studi Akuntansi

**WULANDARI D
1310321103**

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS FAJAR
MAKASSAR
2017**

SKRIPSI
ANALISIS SISTEM TRANSAKSI DAN BAGI HASIL
PADA PENGEMUDI GRAB CAR
DI MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh

WULANDARI D
1310321103

Telah disetujui dan telah diuji

Makassar, 25 September 2017

Pembimbing



Muhammad Gafur, S.E., M.Si., Ak

NIDN : 0917128302

Ketua Program Studi S1 Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Ilmu - Ilmu Sosial
Universitas Fajar



Muhammad Gafur, S.E., M.Si., Ak

NIDN : 0917128302

SKRIPSI




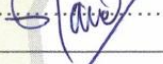
ANALISIS SISTEM TRANSAKSI DAN BAGI HASIL PADA PENGEMUDI GRAB CAR DI MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh

WULANDARI D
1310321103

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **9 September 2017** dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Dewan Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Muhammad Gafur, S.E., M.Si., Ak	Ketua	1..... 
2.	Yasmi., S.E., M.Si., Ak., CA	Sekretaris	2..... 
3.	Muh.Ridwan Hasanuddin, S.E., M.Si., Ak., CA	Anggota	3..... 
4.	Abdul Samad A., S.E., M.Si.	Eksternal	4..... 

Ketua Program Studi S1 Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Ilmu - Ilmu Sosial
Universitas Fajar



Muhammad Gafur, S.E., M.Si., Ak

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Wulandari D

NIM : 1310321103

Program Studi : Akuntansi S1

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul **Analisis Sistem Transaksi dan Bagi Hasil pada Pengemudi Grab Car di Makassar** adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur plagiasi, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 25 September 2017

Yang membuat pernyataan,



Wulandari D

PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik serta hidayah-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan tugas akhir saya yang berjudul “ Analisis Sistem Transaksi Dan Bagi Hasil Pada Pengemudi *Grab Car* di Makassar “

Tugas akhir ini disusun berdasarkan apa yang telah saya lakukan pada saat penelitian dilapangan yakni pada PT. Grab Taxi Indonesia, yang telah dilakukan pada bulan Juli sampai bulan Agustus 2017.

Dalam penyusunan tugas akhir ini saya banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak, oleh sebab itu dengan rasa hormat saya ingin mengungkapkan rasa terima kasih kepada :

1. Kedua orang tua saya, H.Djamain T & Hj.Nurhang dan Saudara-saudara saya atas limpahan kasih sayang, doa dan dukungannya.
2. Bapak Prof. Drs. H. Sadly Abdul Djabar, MPA selaku Rektor Universitas Fajar.
3. Bapak Dr.Ir. Mujahid, S.E., M.M selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Ilmu-ilmu Sosial.
4. Bapak Muhammad Gafur, S.E.,M.Si.,Ak selaku Ketua Prodi S1 Akuntansi Universitas Fajar sekaligus dosen pembimbing yang telah banyak memberikan arahan dan masukan dalam menyelesaikan skripsi ini.

5. Seluruh Dosen dan Staf Universitas Fajar Makassar.
6. Senior angkatan 2011 kak Juliana Sartika Djafar S.E dan kakanda 2012 kak Ragah, kak Utta, Kak Rais, Kak Ancabo, Kak Jeje, Kak Irsan, kak Erul, kak Diman dan kak aswar yang telah memberikan banyak referensi dan nasihat membangun.
7. Teman-teman angkatan 2013 Kak Cia, Lia, Dilla, Selvi, Esty, Sari, Dinda, Klko, Leni, Ainun, Eni, Rita, kak Novhy, Mega, Echa, Jumbo, Rahma, Inna, Naya, Dewi, Fahri, Aldy, Diyat, Angga, Sapet, Ocan, Iber, Fahmi, Pidu dan Uya yang bersama-sama saling memotivasi agar tetap semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
8. Sahabat – sahabat ku tercinta Ima, Aya, Riska, Dhea dan Iyun.
9. Tak lupa pula saya ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak terkait lainnya yang telah banyak membantu baik dalam penelitian dan sampai selesainya tugas akhir ini.

Akhir kata, saya berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi siapa saja yang membacanya dan semoga semua pihak mendapat berkah dari Allah SWT atas semua kebaikan yang telah diberikan dengan tulus kepada saya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Hormat Saya,

Wulandari D

ABSTRAK

Analisis Sistem Transaksi Dan Bagi Hasil Pada Pengemudi *Grab Car* di Makassar

**Wulandari D
Muhammad Gafur**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana sistem transaksi dan bagi hasil pada pengemudi *grab car* di Makassar sesuai yang diterapkan oleh manajemen *grab*. Metode pengumpulan data adalah secara langsung yaitu menggunakan metode wawancara, observasi, dan studi dokumen. Jenis Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif yang menghasilkan uraian – uraian yang menggambarkan subjek penelitian.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sistem transaksi dalam manajemen *grab* harus memenuhi syarat dan ketentuan baik menjadi pengemudi maupun menjadi *customer*. Untuk menjadi pengemudi syarat yang mesti dipenuhi mulai dari dokumen seperti fotocopy KTP (kartu Tanda Penduduk), fotocopy SIM (Surat Ijin Mengemudi), SKCK pengemudi, Fotocopy STNK, fotocopy kartu keluarga, *polish asuransi all risk* dan minimal kendaraan tahun 2011 pada tahun 2017. Sedangkan syarat untuk menjadi *customer* cukup mendownload aplikasi, memasukkan nama, nomer telepon dan alamat *email*. Sistem pembagian laba yang diterapkan dalam manajemen *grab* adalah 15% atau 20% untuk manajemen *grab* tergantung skema yang berlaku pada periode saat itu dan sisanya untuk pengemudi *grab car*. Dalam manajemen *grab* pengemudi tidak serta merta melakukan pembayaran kepada manajemen *grab* melainkan pemotongan otomatis dilakukan oleh sistem dari *grab* itu sendiri.

Kata Kunci : Sistem transaksi dan Bagi hasil

ABSTRACK

Transaction System Analysis And Profit Sharing At Grab Car Driver in Makassar

**WULANDARI D
MUHAMMAD GAFUR**

This study aims to determine and analyze how the system of transactions and profit sharing on the grab car driver in Makassar as applied by the management grab. The method of data collection is directly using interview method, observation, and document study. Type This research is a qualitative descriptive research that produces descriptions describing the subject of research.

The results of this study indicate that the transaction system in grab management must complied the terms and conditions of both being a driver or a customer. To be a driver the requirements must complied from documents such as a copy of ID card (*KTP*), copy of driver's license, driver's license, photocopy of *STNK*, copy of family card, all risk insurance policy and minimum vehicle of 2011 in 2017. While the requirements to become a customer simply download the application, enter the name, phone number and email address. The profit sharing system applied in grab management is 15% or 20% for grab management depending on the scheme applicable to the current period and the rest for the grab car driver. In grab management the driver does not necessarily make a payment to the grab management but the automatic deduction is done by the system from the grab itself.

Keywords: Transaction system and Profit sharing

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACK.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Fokus Penelitian dan Rumusan Masalah.....	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	5
1.4. Kegunaan Penelitian.....	6
1.4.1. Kegunaan Teoritis.....	6
1.4.2. Kegunaan Praktisi.....	6
1.4.3. Kegunaan Kebijakan.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Tinjauan Teori.....	8
2.1.1. Pengertian Analisis.....	8
2.1.2. Pengertian Sistem.....	9

2.1.3. Sistem <i>Online</i>	12
2.1.4. Bisnis <i>Online</i>	13
2.1.5. Pengertian Transaksi.....	14
2.1.6. Pengertian Bagi Hasil.....	15
2.1.7. Kendaraan <i>Online</i>	18
2.1.8. <i>Grab</i>	23
2.2. Tinjauan Empirik.....	25
2.3. Kerangka Pemikiran.....	28

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Rancangan Penelitian.....	29
3.2. Kehadiran Peneliti.....	29
3.3. Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian.....	29
3.4. Sumber Data.....	30
3.5. Teknik Pengumpulan Data.....	30
3.6. Teknik Analisis Data.....	32
3.7. Pengecekan Validitas Data.....	32
3.8. Tahap – Tahap Penelitian.....	33

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Sejarah <i>Grab</i>	34
4.2. Visi dan Misi <i>Grab</i>	34
4.3. Struktur Organisasi.....	36
4.3.1. Top Management.....	36
4.3.2. Middle Management.....	37
4.3.3 Low Management.....	38
4.4. Syarat dan Ketentuan Menjadi Pengemudi <i>Grab Car</i>	40
4.5. Syarat Menerima Order.....	40
4.6. Skema Pembatalan / Cancel.....	41`
4.7. Sistem Jam Operasi.....	42

4.8. Sistem Pembagian Laba.....	43
4.9. Fungsi Rating.....	44
4.10. Bentuk Kecurangan Pengemudi Grab Car	44
4.11. Pembagian Laba Untuk Vendor.....	45
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1. Kesimpulan.....	46
5.2. Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA.....	48
LAMPIRAN FLOWCHART	49
LAMPIRAN DAFTAR PERTANYAAN.....	52

DAFTAR TABEL

2.1. Penelitian Terdahulu.....	25
4.1. Skema Cancel.....	41

DAFTAR GAMBAR

2.1. Kerangka Pemikiran.....	28
4.1. Struktur Organisasi.....	36

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan ilmu pengetahuan dan perkembangan teknologi, dewasa ini membuka efek positif bagi perkembangan dunia usaha dan teknologi yang semakin canggih mendorong para pengusaha / investor dapat mendirikan suatu perusahaan. "Perusahaan adalah suatu organisasi yang didirikan oleh sekelompok orang atau badan lain yang kegiatannya adalah melakukan produksi dan distribusi guna memenuhi kebutuhan ekonomis manusia" (Soemarso,2009).

Kemajuan teknologi juga dapat memberikan dorongan kepada para pemilik perusahaan untuk memperluas volume kegiatan usahanya yang sudah berjalan. Perkembangan dunia usaha tersebut akan membawa pengusaha ke tingkat persaingan yang semakin kompleks. Hal ini, menuntut agar perusahaan dapat dikelola secara efektif dan dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

Sumber daya manusia (SDM) di perusahaan perlu dikelola secara profesional agar terwujud keseimbangan antara kebutuhan pegawai dengan tuntutan dan kemampuan organisasi perusahaan. Keseimbangan tersebut merupakan kunci utama perusahaan agar dapat berkembang secara produktif dan wajar (Mangkunegara, 2009). Berkaitan dengan hal tersebut, karyawan merupakan sumber daya penting yang wajib dijaga oleh perusahaan, maka perusahaan dituntut untuk mampu mengoptimalkan kinerja karyawannya.

Internet pada zaman modern ini sangat dibutuhkan oleh sebagian banyak orang, bukan hanya masyarakat Indonesia tetapi juga masyarakat dunia. Internet

merupakan salah satu media pemasaran yang bersifat global, suatu informasi dapat secara mudah dan cepat untuk disebarluaskan dan diperoleh. Hal ini dimungkinkan dengan menggunakan teknologi yang sedang populer saat ini, yaitu *internet*. Dalam era globalisasi dan teknologi, penggunaan *smartphone* adalah sebagai salah satu alat teknologi informasi yang sebagian besar orang-orang menggunakannya. Saat ini banyak jenis bisnis yang memanfaatkan teknologi *smartphone*, hal ini yang mendorong para kreator membuat aplikasi yang mampu mempermudah penggunanya dan membuka lapangan kerja baru. Berkembangnya teknologi dan informasi saat ini sangat membantu perusahaan dalam mengakses informasi dan mengembangkan usahanya dengan memanfaatkan peluang yang ada dan memanfaatkan teknologi informasi sebagai media utamanya, Salah satu objek yang akan membantu suatu perusahaan mendapatkan laba dan mempertahankan kelangsungan hidup dari perusahaan tersebut.

Dalam penelitian Setiawati dan Mashuri (2014) menunjukkan bahwa pada era jejaring sosial saat ini peningkatan dan upaya media sosial menjadi maksimal serta strategis bagi para pebisnis untuk memasarkan barang dan jasa dagangannya secara *online* dan pada penelitian Rumiati (2010) Menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara teori dengan praktek dalam menghitung bagi hasil dari penjualan buku secara *online* dengan menggunakan metode *profit and loss sharing*. Setelah penulis mengadakan *interview* dengan pimpinan ternyata benar adanya bagi hasil yang tidak sesuai dengan pelaksanaan yang dilakukan oleh Bandung *Book Centre* dengan pihak Telkomsel, yaitu pihak Telkomsel meminta 10% dari penjualan netto. Padahal dalam perjanjian yang tertulis Telkomsel hanya meminta 5% dari penjualan netto.

Perkembangan teknologi informasi telah bergerak dengan cepat. Hal ini menimbulkan perubahan, Transportasi kini sudah menjadi kebutuhan mendasar bagi kaum urban. Pesatnya perkembangan teknologi, dapat membantu masyarakat ketika tetap membutuhkan transportasi nyaman, tetapi sedang malas memacu kendaraan pribadi, mobil-mobil nyaman bisa dipanggil hanya dengan sentuhan pada layar *smartphone*. Kehadiran teknologi yang pesat terhadap transportasi memang telah menjadi fenomena. *Grab* atau yang sebelumnya dikenal sebagai *GrabTaxi* adalah sebuah perusahaan yang berasal dari Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. *Grab* memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. *Grab* merupakan *platform* pemesanan kendaraan terkemuka di Asia Tenggara. Kami menjawab sejumlah tantangan transportasi yang krusial dan mewujudkan kebebasan transportasi bagi 620 juta orang di Asia Tenggara. *Grab* bermula dari aplikasi pemesanan taksi pada 2012, yang kemudian mengembangkan *platform* produknya termasuk layanan pemesanan mobil sewaan. Layanan *grab* ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan dan kepastian. Sebagai bagian dari budaya inovatifnya.

Polemik kendaraan *online* juga tidak lepas dari peraturan pemerintah yang di atur pada Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 yang didalam revisi tersebut menghasilkan 11 poin. Adapun poin-poin revisi PM 32 Tahun 2016, yang diterapkan pada April 2017, yang didalamnya membahas tentang Jenis angkutan sewa, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa

khusus, kuota jumlah angkutan sewa khusus, kewajiban STNK berbadan hukum, pengujian berkala (KIR), pool, bengkel, pajak, akses *dashboard* dan sanksi. Dan pada 2017 ini menteri perhubungan memperbaharui peraturannya yaitu pada PM No 26 Tahun 2017 sebagai revisi peraturan menteri perhubungan PM 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang di dalamnya terdapat 14 pasal namun oleh Mahkamah Agung dinyatakan bahwa 14 pasal ini dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, dan memerintahkan kepada Menteri Perhubungan untuk mencabut pasal – pasal yang terkait.

Di Indonesia, *Grab* melayani pemesanan kendaraan seperti ojek, mobil, dan taksi. Saat ini *grab* tersedia di seluruh Indonesia. Menggawangi *grab* ke Indonesia bukan perkara mudah bagi tim*grab* Indonesia. Aplikasi transportasi yang berbasis di Singapura tersebut memang bukan yang pertama. Ada beberapa jenis aplikasi serupa yang menawarkan jasa angkut penumpang, dengan menggunakan motor dan mobil. Hadir sejak pertengahan 2014 lalu, *Grab* telah mengukir sejarah tersendiri di dunia transportasi berbasis teknologi. Lahir dengan nama *Grabtaxi*, layanan tersebut cukup mendapat apresiasi sehingga mantap mengembangkan bisnisnya.

Salah satu faktor pendukung dari aplikasi *grab* bukan hanya pada penumpangnya tapi juga pada pengemudinya yaitu pembagian hasil atau pembagian labanya. Secara definisi, bagi hasil menurut istilah adalah suatu sistem yang meliputi tata cara pembagian hasil usaha antara penyedia dana dan pengelola dana. Sedang menurut terminologi asing (Inggris) bagi hasil dikenal dengan *profit sharring*. *Profit sharring* dalam kamus ekonomi diartikan pembagian laba. Secara definitif pembagian laba diartikan: "Distribusi beberapa bagian dari laba (*profit*) pada

para pegawai dari suatu perusahaan". Lebih lanjut dikatakan, bahwa hal itu dapat berbentuk suatu bonus uang tunai tahunan yang didasarkan pada bagi hasil yang diperoleh pada tahun-tahun sebelumnya, atau dapat berbentuk pembayaran mingguan atau bulanan.

Permasalahan yang paling utama adalah meningkatkan efektifitas kinerja para pengemudi *grab* melalui kualitas pelayanan kepada konsumen yang optimal dan menjaga peringkat perusahaan agar tetap baik. Pelanggan atau klien sangat penting dalam bisnis dan memerlukan perhatian khusus. Manajemen harus memastikan bahwa karyawannya mampu melayani pelanggan dengan baik, sehingga pelanggan merasa puas dengan perusahaan. Dari latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk mengangkat judul "Analisis Sistem Transaksi dan Bagi Hasil Pada Pengemudi *Grab Car* di Makassar".

1.2 Fokus Penelitian dan Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan diatas penulis dapat mengidentifikasi fokus Penelitian yaitu mengenai bagi hasil, dari penyedia aplikasi yaitu pihak perusahaan *grab car* di Makassar kepada pada pengemudi *grab car* itu sendiri, dan dari uraian diatas penulis mendapat beberapa masalah, yaitu:

1. Bagaimana sistem bertransaksi pada *grab car* ?
2. Bagaimana sistem bagi hasil pada pengemudi *grab car* di Makassar ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan identifikasi, fokus penelitian dan rumusan masalah yang penulis ungkapkankan , maka penulis merumuskan tujuan penulisan ini, sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui sistem bertransaksi pada *grab car*.

2. Untuk mengetahui sistem bagi hasil pada pengemudi *grab car* di Makassar

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperluas pengetahuan masyarakat mengenai sistem bagi hasil yang diterapkan perusahaan *grab car* untuk para pengemudi *grab car*.

1.4.2 Kegunaan Praktisi

1. Bagi Penulis :

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi penulis dan manajemen *grab car* dalam memahami sistem transaksi dan bagi hasil pada pengemudi *grab car* di Makassar.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya :

Penelitian ini diharapkan dapat membantu peneliti selanjutnya sebagai referensi bagi peneliti yang akan melakukan penelitian dengan judul yang terkait.

3. Bagi Perusahaan :

Diharapkan dapat digunakan sebagai sumber informasi dan bahan masukan bagi perusahaan sekaligus untuk mempertimbangkan dan menilai kebijakan - kebijakan yang telah ditetapkan oleh perusahaan dalam perhitungan bagi hasil pada pengemudi *grab car*.

4. Bagi Masyarakat :

Dengan adanya kendaraan *online* berbasis aplikasi ini telah membuka lapangan kerja baru bagi masyarakat Makassar dan diharapkan dapat

meningkatkan perekonomian serta mempermudah transaksi dalam pemesanan kendaraan .

1.4.3 Kegunaan Kebijakan :

Diharapkan pemerintah lebih memperhatikan kebijakan-kebijakan yang ditetapkan yakni kebijakan yang dapat memberi keuntungan negara dalam segi ekonomi dan menguntungkan perusahaan *grab car* itu sendiri serta para pengemudinya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teori

2.1.1 Pengertian Analisis

Menurut Alwi (2007), dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia: "Analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan." definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan berpikir, untuk menguraikan suatu pokok menjadi bagian - bagian atau komponen sehingga dapat diketahui ciri atau tanda tiap bagian, kemudian hubungan satu sama lain serta fungsi masing masing bagian dari keseluruhan.

Dalam Kamus Bahasa Indonesia karangan Alwi (2007) menjabarkan pengertian analisis sebagai berikut :

1. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal usul, sebab, penyebab sebenarnya, dan sebagainya).
2. Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian - bagian, penelaahan bagian - bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.
3. Analisis adalah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.

4. Analisis adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dugaan, dan sebagainya) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).
5. Analisis adalah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian - bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip - prinsip dasarnya.

2.1.2 Pengertian Sistem

Sistem adalah sebagai suatu kumpulan atau himpunan dari unsur, komponen, atau variabel yang terorganisir, saling berinteraksi, saling tergantung satu sama lain, dan terpadu (Sutabri, 2012). Model umum sebuah sistem adalah input, proses, dan output. Hal ini merupakan konsep sebuah sistem yang sangat sederhana sebab sebuah sistem dapat mempunyai beberapa masukan dan keluaran. Selain itu, sebuah sistem mempunyai karakteristik atau sifat-sifat tertentu yang mencirikan bahwa hal tersebut bisa dikatakan sebagai sesuatu sistem.

A. Karakteristik Sistem

Adapun karakteristik sistem adalah sebagai berikut:

1. Komponen sistem (*component*)

Suatu sistem terdiri dari sejumlah komponen yang saling berinteraksi, artinya saling bekerja sama membentuk satu kesatuan. Komponen-komponen sistem tersebut dapat berupa suatu bentuk subsistem. Setiap subsistem memiliki sifat dari sistem yang menjalankan suatu fungsi tertentu dan mempengaruhi proses sistem secara keseluruhan. Suatu sistem dapat mempunyai sistem yang lebih besar atau sering disebut "supra sistem".

2. Batasan sistem (*boundary*)

Ruang lingkup sistem merupakan daerah yang membatasi antara sistem dengan sistem yang lain atau sistem dengan lingkungan luarnya. Batasan sistem ini memungkinkan suatu sistem dipandang sebagai satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan.

3. Lingkungan luar sistem (*environment*)

Bentuk apapun yang ada diluar ruang lingkup atau batasan sistem yang memepengaruhi operasi sistem tersebut disebut lingkungan luar sistem. lingkungan luar sistem ini dapat bersifat menguntungkan dan dapat juga bersifat merugikan sistem tersebut. Dengan demikian, lingkungan luar tersebut harus tetap dijaga dan dipelihara. Lingkungan luar yang merugikan harus dikendalikan. Kalau tidak, maka akan mengganggu kelangsungan hidup sistem tersebut.

4. Penghubung sistem (*interface*)

Media yang menghubungkan sistem dengan subsistem lain disebut penghubung sistem atau *interface*. Penghubung ini memungkinkan sumber-sumber daya mengalir dari satu subsistem ke subsistem lain. Bentuk keluaran dari subsistem akan menjadi masukan untuk subsistem lain melalui penghubung tersebut. Dengan demikian, dapat terjadi suatu integrasi sistem yang membentuk satu kesatuan.

5. Masukan sistem (*input*)

Energi yang dimasukkan kedalam sistem tersebut masukkan sistem, yang dapat berupa pemeliharaan (*maintenance input*) dan sinyal (*signal input*). Contoh, di dalam suatu unit sistem komputer, "program" adalah *maintenance*

input yang digunakan untuk mengoperasikan komputernya dan “data” adalah *signal input* untuk diolah menjadi informasi.

6. Keluaran sistem (*output*)

Hasil energi yang diolah dan diklasifikasikan menjadi keluaran yang berguna. Keluaran ini merupakan masukan bagi subsistem yang lain seperti sistem informasi. Keluaran yang dihasilkan adalah informasi. Informasi ini dapat digunakan sebagai masukan untuk pengambilan keputusan atau hal-hal lain yang menjadi input bagi subsistem lain.

7. Pengolahan sistem (proses)

Suatu sistem dapat mempunyai suatu proses yang akan mengubah masukan menjadi keluaran, contohnya adalah sistem akuntansi. Sistem ini akan mengolah data transaksi menjadi laporan-laporan yang dibutuhkan oleh pihak manajemen.

8. Sasaran sistem (*objective*)

Suatu sistem memiliki tujuan dan sasaran yang pasti dan bersifat *deterministic*. Kalau suatu sistem tidak memiliki sasaran maka operasi sistem tidak ada gunanya. Suatu sistem dikatakan berhasil bila mengenai sasaran dan tujuan yang telah direncanakan.

B. Jenis-jenis Sistem

Menurut Marshal dan Paul (2012), Sistem dapat digolongkan ke dalam beberapa kelompok, tergantung karakteristiknya. Beberapa golongan sistem di antaranya adalah:

1. Sistem terbuka dan tertutup. Sistem terbuka adalah sistem yang berhubungan dengan lingkungannya. Sistem terbuka menerima masukan

dari luar dan menghasilkan keluaran juga dari pihak luar. Kebanyakan sistem bersifat terbuka. Sedangkan sistem tertutup adalah sistem yang tidak berhubungan dengan lingkungannya.

2. Sistem manual dan otomatis. Sistem manual adalah sistem yang bekerja berdasarkan campur tangan orang. Tanpa dijalankan secara manual, sistem tidak akan berjalan. Sistem otomatis adalah sistem yang dapat bekerja sendiri secara otomatis, sehingga tidak memerlukan campur tangan manusia.
3. Sistem alamiah dan buatan manusia. Sistem alamiah adalah sistem yang sudah disediakan oleh alam, sehingga manusia tidak dapat berbuat banyak untuk mempengaruhi sistem tersebut. Sistem buatan manusia adalah sistem yang diciptakan oleh manusia.
4. Sistem statis dan dinamis. Sistem statis adalah sistem yang relative tetap atau tidak berubah, sedangkan sistem dinamis adalah sistem yang selalu berubah menyesuaikan dengan lingkungannya.

2.1.3 Sistem *Online*

Pengertian sistem *online* adalah Sistem yang menerima langsung *input* pada area dimana *input* tersebut direkam dan menghasilkan *output* yang dapat berupa hasil komputerisasi pada area dimana mereka dibutuhkan.

Menurut Sofanana (2009) mengemukakan pengertian sistem *online* adalah sebagai berikut : “Sistem *online* adalah suatu sistem yang terdiri dari berbagai perangkat yang saling terhubung satu sama lainnya.”

Menurut Mulyadi (2004) dalam Rumiati (2010), pengertian sistem *online* adalah sebagai berikut : “Sistem *online* adalah sistem komputer yang memungkinkan pemakai melakukan akses ke data dan program secara langsung melalui peralatan terminal.” Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa sistem *online* adalah sistem komputer yang memungkinkan pemakai melakukan akses ke data dan program secara langsung (*input*) dan menghasilkan *output* berupa hasil komputerisasi pada area dimana mereka dibutuhkan dan dapat melakukan akses ke data dan program secara langsung melalui peralatan terminal.

2.1.4 Bisnis Online

Pengertian bisnis *online* dalam penelitian Setiawati dan Mashuri (2014) Suatu bisnis diciptakan untuk menghasilkan produk barang dan jasa kepada pelanggan / konsumen. Bisnis adalah kegiatan ekonomi yang terstruktur dan terorganisir untuk menghasilkan keuntungan. Pencarian keuntungan dalam bisnis tidak bersifat sepihak, tetapi diadakan dalam interaksi. *Good Business* dari sudut pandang ekonomis adalah bisnis yang membawa banyak untung. Bisnis yang berorientasi pada pencarian keuntungan yang sebesar – besarnya, juga harus memperhatikan dinamika perkembangan yang ada pada masyarakat. Perusahaan tidak sekedar mempunyai tanggungjawab ekonomi, tetapi juga memiliki tanggungjawab sosial. Salah satu jenis implementasi teknologi dalam hal meningkatkan persaingan bisnis dan penjualan produk barang dan jasa adalah dengan menggunakan perdagangan elektronik atau *electronic commerce (e-commerce)* untuk memasarkan berbagai macam produk atau jasa, baik dalam bentuk fisik maupun digital. Dalam penggunaan teknologi, berbagai pihak yang

terkait dengan perusahaan (*stakeholder*) seperti investor, konsumen, pemerintah akan ikut berperan. *E-commerce* atau perdagangan melalui media elektronik merupakan proses jual beli atau pertukaran produk, barang, jasa dan informasi melalui jaringan informasi termasuk internet.

2.1.5 Pengertian Transaksi

Pengertian transaksi dalam suatu perdagangan adalah persetujuan jual beli antara kedua belah pihak (pembeli dan penjual). Sedangkan dalam suatu perusahaan, transaksi dapat diartikan sebagai suatu peristiwa ekonomi yang memengaruhi kondisi keuangan perusahaan. Peristiwa ekonomi ini akan memengaruhi susunan harta, utang, dan modal perusahaan.

Menurut Stice (2007) Pengertian transaksi dalam bukunya yang berjudul "Pengantar Akuntansi Keuangan" menyatakan bahwa : "Pertukaran barang dan jasa antara (baik individu, perusahaan-perusahaan dan organisasi lain) kejadian lain yang mempunyai pengaruh ekonomi atas bisnis."

Menurut Bastian (2007) Pengertian Transaksi adalah sebagai berikut : "Transaksi adalah pertemuan antara dua belah pihak (penjual dan Pembeli) yang saling menguntungkan dengan adanya data / bukti / dokumen pendukung yang dimasukkan kedalam jurnal setelah melalui pencatatan".

Lingkup transaksi dalam suatu perusahaan dapat dibedakan sebagai berikut:

- A. Menurut pihak yang melakukan, transaksi dibedakan menjadi 2, yaitu :
 1. Transaksi Internal, yaitu transaksi yang hanya melibatkan bagian – bagian yang ada di dalam perusahaan.

2. Transaksi Eksternal, yaitu transaksi yang melibatkan pihak luar perusahaan.
- B. Menurut sumbernya, transaksi dibedakan menjadi 2, yaitu:
1. Transaksi Modal, yaitu transaksi yang bisa memengaruhi struktur modal perusahaan. Misalnya, setoran modal, dan pengambilan pribadi (private)
 2. Transaksi Usaha, yaitu transaksi yang berkaitan dengan kegiatan operasional perusahaan. Misalnya, pembelian barang, perlengkapan, dan peralatan.

2.1.6 Pengertian Bagi Hasil

Sistem bagi hasil merupakan sistem di mana dilakukannya perjanjian atau ikatan bersama di dalam melakukan kegiatan usaha. Di dalam usaha tersebut diperjanjikan adanya pembagian hasil atas keuntungan yang akan di dapat antara kedua belah pihak atau lebih.

Pengertian Bagi Hasil Menurut Para Ahli :

1. Bagi hasil atau *profit sharing* menurut Asep (2006) dalam Rumiati (2010), mendefinisikan bahwa : “Bagi hasil adalah pembagian hasil usaha diantara pihak atau mitra dalam suatu usaha kerjasama.”
2. Bagi hasil atau *profit sharing* menurut Muhammad (2004) dalam Rumiati (2010) mendefinisikan bahwa : “*Profit sharing* atau bagi hasil adalah distribusi beberapa bagian dari laba pada para pegawai dari suatu perusahaan.”

A. Jenis - Jenis Bagi Hasil

Pada umumnya jenis bagi hasil ada dua macam yaitu:

1. Bagi hasil murni

Bagi Hasil Murni adalah jenis bagi hasil dimana pembagian hasil sebesar sekian persen dari keuntungan usaha. Ini berarti, bagi hasil hanya diberikan

jika usahanya untung. Jika usaha tersebut rugi, maka tidak ada bagi hasil yang didapatkan.

2. Bagi hasil yang dijanjikan

Jenis bagi hasil dimana pembagian hasil sebesar sekian persen dari uang yang diinvestasikan, terlepas apakah usaha tersebut untung atau tidak.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa bagi hasil murni merupakan pembagian hasil sebesar sekian persen dari keuntungan usaha. Metode seperti ini membutuhkan penghitungan serta transparansi tentang seberapa besar keuntungan usaha yang didapat. Sedangkan bagi hasil yang dijanjikan adalah merupakan jenis bagi hasil dimana pembagian hasil sebesar sekian persen dari uang yang diinvestasikan, metode ini sering dipakai pada investasi usaha bagi hasil yang jumlah investornya cukup banyak.

B. Prinsip - Prinsip Bagi Hasil

Prinsip adalah suatu hal yang harus ada dalam proses pelaksanaan kegiatan atau pekerjaan dan apabila kurang atau tidak ada akan mengurangi nilai atau eksistensinya. Prinsip - prinsip bagi hasil tersebut adalah sebagai berikut :

1. Keadilan

- a. Adanya keseimbangan / kesetaraan antara pemilik modal di satu pihak dengan ukuran sejumlah dana dan pengelola dan di pihak lain dengan ukuran kemampuan mengelola yang ditunjukkan dengan kelayakan usaha, prospek usaha atau proposal.
- b. Adanya kesetaraan dimaksud adalah adanya sikap masing – masing pihak dalam menghadapi usaha yang menjadi materi / tujuan kerjasama dalam arti tidak ada yang merasa lebih berkuasa atau lebih berhak.

c. Adanya keseimbangan dalam pembagian hasil dalam pengertian bahwa nisbah bagi hasil yang disepakati seimbang dengan kontribusi dana / modal dan manajemen.

2. Peningkatan prestasi

a. Adanya masing - masing pihak senantiasa mengutamakan perhatiannya dalam rangka peningkatan kinerja usaha, dimaksudadalah bahwa masing - masing mendapatkan keuntungan (bagi hasil) yang layak kepada peningkatan kinerja usaha sebagai proses awal.

b. Memperhatikan peningkatan kualitas sumberdaya merupakan langkah selanjutnya.

c. Mengutamakan keuntungan melalui sebuah proses yang rasional dan adil.

3. Kebersamaan dan tolong menolong

a. Menumbuhkan rasa saling memiliki, sebagai wujud adanya tolong menolong.

b. Saling memperhatikan kelebihan dan kekurangan masing – masing saling memberikan kontribusi sesuai dengan kelebihannya dan menyadari kelemahan / kekurangan.

c. Saling memahami kesulitan dalam arti memahami keterbatasan seseorang dalam menjaga kesulitan.

4. Keterbukaan

a. Adanya kejujuran dalam kondisi perkembangan usaha.

b. Adanya penerapan manajemen terbuka sehingga pihak pemilikdana dapat melakukan koreksi seperlunya.

c. Adanya perencanaan yang diketahui kedua belah pihak dengan tujuan agar dapat diketahui adanya kesinambungan antara rencana dan realisasi.

5. Tanggung Jawab

- a. Adanya kemajuan masing - masing pihak menanggung resiko yang terjadi.
- b. Pihak yang lainnya berusaha sekuat tenaga untuk memperkecil resiko.
- c. Tanggung jawab tersebut harus diikuti dengan pembina dan bimbingan oleh pihak satunya.

6. Pemenuhan rukun dan syarat

- a. Terpenuhinya rukun dalam kerjasama (syirkah)
- b. Terpenuhinya syarat untuk tiap rukun
- c. Dua hal diatas mutlak diperlukan untuk memenuhi ketentuan syariah yang menjadi dasar pemberlakuan ekonomi syariah. Berdasarkan pengertian diatas maka dapat disimpulkan bahwa prinsip bagi hasil merupakan suatu (hal) yang harus ada dalam proses pelaksanaan kegiatan bagi hasil agar kerjasama yang terjalin memenuhi harapan dan memuaskan kedua belah pihak.

2.1.7 Kendaraan *Online*

Awal kemunculan kendaraan *online* di Indonesia yaitu pada tahun 2014 dimana awal kemunculannya itu terjadi banyak pro dan kontra, pro untuk masyarakat umum karena mampu membuka lapangan kerja baru, namun kontra untuk perusahaan kendaraan konvensional karena menjadi ancaman bagi mereka jika masyarakat lebih memilih untuk memakai kendaraan *online* yang memiliki kualitas yang sama namun memiliki tarif yang murah. Dari polemik yang terjadi diaturlah peraturan pemerintah agar tidak ada pihak yang dirugikan. Adapun revisi PM 32 Tahun 2016, yang diterapkan pada April 2017, yaitu :

1. Jenis Angkutan Sewa

Pemerintah dalam hal ini mengklasifikan taksi *online* berbeda dengan angkutan umum lainnya. Dalam hal ini, pemerintah mengklasifikan taksi *online* sebagai angkutan sewa khusus. Nantinya taksi *online* memiliki Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) khusus. Hal ini sebagai pengenal taksi *online*.

2. Kapasitas silinder mesin kendaraan

Awalnya pemerintah hanya membolehkan kendaraan dengan kapasitas mesin kendaraan 1.300 cc untuk menjadi taksi *online*. Namun setelah direvisi, pemerintah membolehkan kendaraan dengan kapasitas mesin 1.000 cc menjadi taksi *online*.

3. Batas Tarif Angkutan Sewa Khusus

Dalam hal ini pemerintah menetapkan tarif batas atas dan batas bawah. Penetapan tarif ini untuk menghindari penetapan tarif batas atas dan bawah agar perusahaan penyedia aplikasi taksi *online* tidak seenaknya menaikkan tarif saat jam sibuk. Penetapan tarif diserahkan sepenuhnya kepada Gubernur sesuai domisili perusahaan dan Kepala Badan Pengelola Transportasi untuk wilayah tersebut.

4. Kuota jumlah angkutan sewa khusus

Dengan adanya aturan ini pemerintah membatasi kuota dari armada taksi *online*. Hal ini untuk menghindari kelebihan armada taksi *online*, sehingga terjadinya persaingan tidak sehat.

5. Kewajiban STNK Berbadan Hukum

Jika sebelumnya ketentuan STNK atas nama perusahaan, direvisi menjadi STNK atas nama badan hukum. Akan tetapi, pengalihan nama diberi waktu

sampai dengan masa STNK per lima tahun habis berlaku. Selain itu, antara pengemudi dengan badan hukum penyelenggara transportasi, seperti koperasi, juga harus membuat perjanjian secara tertulis bahwa kendaraan yang digunakan oleh pengemudi itu untuk armada taksi *online*.

6. Pengujian Berkala (KIR)

Tanda uji berkala kendaraan bermotor (KIR) pertama semula dilakukan dengan cara pengetokan, disesuaikan menjadi dengan pemberian plat yang di-*embose*. Kendaraan bermotor yang paling lama 6 Bulan sejak dikeluarkannya STNK tidak perlu di uji KIR, dapat dengan melampirkan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT).

7. Pool

Persyaratan ijin penyelenggaraan angkutan umum semula harus memiliki 'pool'. Namun dengan revisi tersebut taksi *online* tidak diwajibkan memiliki 'pool', tetapi mempunyai garasi untuk menampung kendaraannya.

8. Bengkel

Dengan aturan ini taksi *online* diharuskan mempunyai bengkel untuk pemeliharaan kendaraan. Akan tetapi, taksi *online* dapat bekerja sama dengan pihak lain untuk fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel).

9. Pajak

Substansi untuk kepentingan perpajakan pada penyelenggaraan angkutan umum taksi *online* dikenakan terhadap perusahaan aplikasi sesuai usul dari Ditjen Pajak.

10. Akses *Dashboard*

Pokok bahasan Akses *Dashboard* merupakan ketentuan baru yang ditambahkan dalam revisi peraturan ini. Perusahaan aplikasi penyedia taksi *online* Wajib memberikan akses *digital dashboard* kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Pemberi ijin penyelenggaraan angkutan umum. Hal ini Untuk kepentingan pengawasan operasional taksi *online*.

11. Sanksi

Pemberian sanksi dikenakan baik ke perusahaan angkutan umum maupun perusahaan aplikasi. Sanksi atas pelanggaran perusahaan aplikasi diberikan oleh Menteri Komunikasi dan Informasi dengan melakukan pemutusan akses (pemblokiran) sementara terhadap aplikasi sampai dengan dilakukan perbaikan.

Pada 2017 ini menteri perhubungan memperbaharui peraturannya yaitu pada PM No 26 Tahun 2017 sebagai revisi peraturan menteri perhubungan PM 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang di dalamnya terdapat 14 pasal namun oleh Mahkamah Agung dinyatakan bahwa 14 pasal ini dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, dan memerintahkan kepada Menteri Perhubungan untuk mencabut pasal – pasal yang terkait adalah :

1. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720);

2. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3881);
3. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843);
4. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
5. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 189, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5348);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5594);

10. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
11. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
12. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
13. Peraturan Presiden Nomor 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 216);
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2016 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1012);

2.1.8 Grab

Adapun jenis – jenis layanan *grab* dalam penelitian (Bombing,2016), *Grab* merupakan aplikasi layanan yang menyediakan layanan transportasi untuk menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Aplikasi *grab* menawarkan 5 pilihan layanan transportasi mulai dari taksi, mobil pribadi, sepeda motor hingga pengiriman paket untuk memenuhi kebutuhan penumpang di Singapura, Malaysia, Thailand, Filipina, Vietnam, dan Indonesia. Layanan yang ditawarkan antara Lain :

A. Grab Taxi

Layanan taksi premium yang menghubungkan antara pengemudi taksi dan calon penumpang taksi.

B. Grab Car

Layanan transportasi untuk mereka yang memilih kenyamanan berkendara layaknya menggunakan mobil pribadi, menghubungkan antara pemilik / pengemudi mobil pribadi dan calon penumpang / penyewa.

C. Grab Bike

Sebuah alternatif layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai ke tujuan dengan menggunakan sepeda motor. Menghubungkan antara pemilik/pengemudi sepeda motor dengan calon penumpang.

D. Grab Express

Layanan pengiriman paket yang cepat, aman dan terpercaya Sejak diluncurkan pada 2012, aplikasi *grab* telah diunduh di lebih dari 13 juta perangkat di seluruh Asia Tenggara. Lebih dari 250.000 pengemudi di jaringan *grab*, termasuk seluruh layanan di bawah aplikasi Grab, telah menggunakan aplikasi ini untuk menerima pemesanan layanan transportasi di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam. Aplikasi *grab* dan seluruh layanannya saat ini tersedia di 30 kota di enam negara di Asia Tenggara.

2.2 Tinjauan Empirik

Tabel 2.1

No	Nama, Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Rumiati (2010)	Tinjauan atas bagi hasil dari penjualan buku secara <i>online</i> pada bandung <i>book centre</i> palasari	Hasil dari penelitian ini menunjukkan terdapat perbedaan antara teori dengan praktek dalam menghitung bagi hasil dari penjualan buku secara <i>online</i> dengan menggunakan metode <i>profit and loss sharing</i> . Setelah penulis mengadakan <i>interview</i> dengan pimpinan ternyata benar adanya bagi hasil yang tidak sesuai dengan pelaksanaan yang dilakukan oleh Bandung <i>Book Centre</i> dengan pihak Telkomsel, yaitu pihak Telkomsel meminta 10% dari penjualan netto. Padahal dalam perjanjian yang tertulis Telkomsel hanya meminta 5% dari penjualan netto, sedangkan menurut teori dasar akad <i>mudharabah</i> berarti sistem bagi

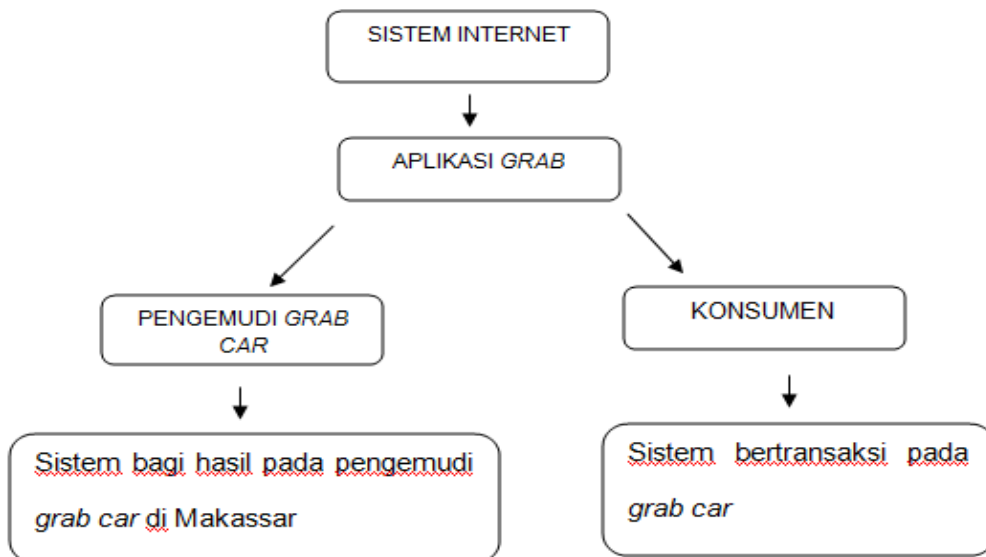
			hasil yang diterapkan oleh Bandung <i>Book Centre</i> tidak murni karena akad yang dipakai tidak murni.
2.	Bombing (2016)	Perlindungan hukum bagi pengguna jasa aplikasi <i>uber</i> dan <i>grabcar</i> sebagai angkutan berbasis aplikasi online	Hasil penelitian ini menunjukkan <i>Uber</i> dan <i>GrabCar</i> bukan merupakan perusahaan angkutan umum, melainkan perusahaan yang bergerak dalam bidang penyedia aplikasi berbasis teknologi Informasi (<i>online</i>) untuk menghubungkan pengusaha angkutan umum dengan pengguna jasa. <i>Uber</i> dan <i>GrabCar</i> bertanggung jawab kepada pengguna aplikasi, sedangkan perusahaan penyelenggara angkutan umum bertanggung jawab terhadap pelaksanaan pengangkutan Kedua penelitian ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan berbasis aplikasi <i>online</i> <i>Uber</i> dan <i>GrabCar</i> berupa

			<p>tanggung jawab pengangkut untuk mengganti kerugian penumpang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan, serta kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya telah terpenuhi. Angkutan berbasis aplikasi <i>online Uber</i> dan <i>Grab Car</i> juga mewajibkan untuk memelihara kendaraan yang digunakan dan wajib diuji berkala untuk memastikan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.</p>
3.	Setiawati dan Mashuri (2014)	Peran media sosial sebagai upaya pemasaran bisnis <i>online</i> (Studi Deskriptif Kualitatif)	<p>Dalam Penelitian ini menunjukkan bahwa pada era jejaring saat ini, peningkatan dan upaya media sosial menjadi maksimal serta strategis bagi para pebisnis untuk memasarkan barang dagangannya secara <i>online</i>.</p> <p>.</p>

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka berpikir merupakan sebuah alur kerja dalam memecahkan permasalahan penelitian ini, kerangka berfikir berfungsi untuk memahami alur pemikiran secara cepat, mudah dan jelas . Pada penelitian ini akan dijabarkan mengenai kerangka berfikir antara lain sebagai berikut.

Gambar 2.1



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Berdasarkan fokus penelitian, rumusan masalah dan tujuan penelitian. Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif yaitu penelitian tentang data yang dikumpulkan dan dinyatakan dalam bentuk hasil wawancara antara peneliti dan informan. Penelitian kualitatif ini ditujukan untuk memahami fenomena atau gejala sosial dengan cara memberikan pemaparan berupa penggambaran yang jelas tentang fenomena atau gejala sosial tersebut dalam bentuk rangkaian kata yang pada akhirnya akan menghasilkan sebuah teori (Sujarweni, 2015).

3.2 Kehadiran Peneliti

Dalam penelitian ini, kehadiran peneliti sebagai pengguna aplikasi sekaligus pengumpul data. Keuntungan yang diperoleh dari kehadiran peneliti sebagai pengguna sekaligus pengumpul data agar subjek lebih tanggap akan kehadiran peneliti dan penelitian dapat diambil dengan cepat dan terarah. Begitupun informasi dapat di peroleh dengan tepat melalui sikap dan cara informan dalam memberikan informasi.

3.3 Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dikantor *Grab* yang berada di kota Makassar dan dilaksanakan pada bulan Juli dan Agustus 2017.

3.4 Sumber Data

Dalam Penelitian ini jenis data yang digunakan adalah data primer, data primer adalah data yang diperoleh dari responden melalui kelompok fokus, dan panel, atau juga data hasil wawancara peneliti dengan narasumber (Sujarweni,2015). Sumber data dalam penelitian ini adalah pimpinan dan staf dari kantor *grab car* di Makassar sebagai responden dengan melakukan wawancara secara langsung sesuai dengan sistem yang diterapkan oleh perusahaan *grab car* di Makassar.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sujarweni (2015) Metode pengumpulan data yang benar akan menghasilkan data yang memiliki kredibilitas tinggi. Oleh karena itu, tahap pengumpulan data tidak boleh salah dan harus dilakukan dengan cermat sesuai prosedur dan ciri-ciri penelitian kualitatif. Jika salah dalam metode pengumpulan data akan berakibat fatal, yakni berupa data yang yang tidak mempunyai kredibilitas, sehingga hasil penelitiannya tidak bisa dipertanggungjawabkan kebenarannya. Hasil penelitian demikian sangat berbahaya, lebih-lebih jika dipakai sebagai dasar pertimbangan untuk mengambil kebijakan publik. Didalam metode penelitian ini , ada beberapa metode dalam pengumpulan kualitatif yaitu:

1. Wawancara

Proses memperoleh penjelasan untuk mengumpulkan informasi dengan menggunakan cara tanya jawab bisa sambil bertatap muka ataupun tanpa tanpa tatap muka yaitu melalui media telekomunikasi antara pewawancara dengan orang yang diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman. Pada hakikatnya wawancara merupakan kegiatan untuk

memperoleh informasi secara mendalam tentang sebuah isu atau tema yang diangkat dalam penelitian, atau merupakan proses pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang telah diperoleh lewat teknik yang lain sebelumnya.

Menurut Yunus dalam Sujarweni (2015) agar wawancara efektif, maka terdapat berapa tahapan yang harus dilalui, yaitu :

- a. Mengenalkan diri
- b. Menjelaskan maksud kedatangan
- c. Menjelaskan materi wawancara
- d. Mengajukan pertanyaan

2. Observasi

Observasi merupakan suatu kegiatan mendapatkan informasi yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan penelitian, untuk membantu mengerti perilaku manusia, dan untuk evaluasi yaitu melakukan pengukuran terhadap pengukuran tersebut. Hasil observasi berupa aktivitas, kejadian, peristiwa, objek, kondisi atau suasana tertentu.

3. Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan metode pengumpulan data kualitatif sejumlah besar fakta dan data tersimpan dalam bahan yang berbentuk dokumentasi. Sebagian besar data berbentuk surat, catatan harian, arsip foto, hasil rapat, cindramata, jurnal kegiatan dan sebagainya. Bahan dokumenter terbagi beberapa macam, yaitu otobiografi, surat-surat pribadi, buku atau catatan harian, memorial, klipping, dokumen pemerintah atau swasta, data di server dan *flashdisk*, data tersimpan di *website*, dan lain-lain. Data jenis ini

mempunyai sifat utama tak terbatas pada ruang dan waktu sehingga bisa dipakai untuk menggali informasi yang terjadi di masa silam.

3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data diartikan sebagai upaya data yang sudah tersedia kemudian diolah dengan menyimpulkan hasil wawancara dan dapat digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian. Dengan demikian, teknik analisis data dapat diartikan sebagai cara melaksanakan analisis terhadap data, dengan tujuan mengolah data tersebut untuk menjawab rumusan masalah (Sujarweni, 2015).

Analisis data bertujuan untuk menyusun data dengan cara yang bermakna sehingga dapat dipahami. Analisis dilakukan terhadap data berdasarkan hasil wawancara. Analisis akan bergerak dari sesuatu hal yang khusus dan spesifik yang diperoleh dari lapangan kearah temuan yang bersifat umum dan yang akan muncul lewat analisis data berdasarkan teori yang digunakan .

3.7 Pengecekan Validitas Data

Pengecekan validitas data pada penelitian ini untuk memperoleh keabsahan temuan, peneliti menggunakan prinsip triangulasi. Triangulasi yaitu menggunakan beberapa sumber, metode, peneliti dan teori.

Dalam teknik ini peneliti akan membandingkan dan menyimpulkan seluruh jawaban dari berbagai sumber yaitu pengamatan, dokumen serta hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap responden pimpinan *grab* atas jawaban dari pertanyaan yang ingin dicapai, yaitu dengan mengumpulkan jawaban untuk mendapatkan data yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan kredibilitasnya.

3.8 Tahap- Tahap Penelitian

1. Tahap Pra-Lapangan (studi pendahuluan), kegiatan yang dilakukan adalah:
(a) mencari isu tentang kendaraan *online* (*grab car* di Makassar) dan layak untuk dijadikan topik penelitian, (b) berdasarkan isu tersebut, akhirnya dipilihlah topik analisis sistem transaksi dan bagi hasil pada pengemudi *grab car* di Makassar.
2. Tahap pekerjaan lapangan merupakan tahapan studi terfokus yang dilakukan di lapangan dengan kegiatan pengumpulan data melalui wawancara. Pada tahap pekerjaan lapangan, peneliti mulai melakukan penelitian melalui wawancara untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap. Peneliti adalah instrumen pengumpulan data. Peneliti melakukan wawancara terhadap pimpinan dan staf *grab car* di Makassar.
3. Tahap analisis data, secara operasional dibaca berulang-ulang untuk dipilih yang terkait dengan fokus penelitian dan diberi kode berdasarkan sub fokus penelitian dan sumbernya. Pada tahap ini peneliti melakukan analisis data untuk membuat kesimpulan sementara dan mereduksi data hingga akhirnya peneliti mampu membuat kesimpulan akhir dari proses penelitian di lapangan.
4. Tahap Pelaporan Hasil Penelitian. Tahap pelaporan hasil penelitian merupakan hasil dari beberapa tahap sebelumnya, berupa draf hasil penelitian. Hasil penelitian terdiri atas: Latar belakang, tinjauan pustaka, metode penelitian, penyajian atau pemaparan data temuan dan pembahasan, dan penarikan kesimpulan yang ditulis secara naratif.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Sejarah Grab

Grab (sebelumnya dikenal sebagai *GrabTaxi*) adalah sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. *Grab* memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. *Grab* tersedia untuk sistem operasi *Android*, *iOS* dan *BlackBerry*. Di Indonesia, *Grab* melayani pemesanan kendaraan seperti ojek, mobil, dan taksi.

Grab pertama kali beroperasi di Makassar pada 11 November 2016, dengan layanan pertama kali yaitu *grab car*. Perusahaan *grab* sendiri tidak serta merta datang dan merekrut langsung para pengemudinya atau biasa disebut mitra *grab*, melainkan menyerahkan kepada perusahaan lain atau vendor untuk merekrut para pengemudinya namun tetap peraturan dari perusahaan *grab* pusat.

4.2 Visi dan Misi *Grab*

Visi *grab* adalah untuk “Menjadi yang terdepan di Asia Tenggara” dengan memecahkan permasalahan transportasi yang ada serta memberikan kemudahan mobilitas pada 620 juta orang di Asia Tenggara setiap harinya.

Untuk mencapai visi tersebut, kami memiliki 3 misi:

1. Membuat platform transportasi yang paling aman.

Keselamatan merupakan hal terpenting bagi kami. Kami menginvestasikan besar melalui pelatihan keamanan pada para pengemudi, fitur aplikasi seperti pelindung nomor telepon, pendidikan keamanan, serta kerjasama dengan pemerintah. Kami meyakini bahwa platform transportasi berbasis aplikasi dengan investasi yang tepat mampu membentuk pelayanan transportasi yang terbaik di Asia Tenggara.

2. Membuat semua orang dapat mengakses pelayanan transportasi yang baik.

Tujuan kami adalah membuat layanan transportasi dapat diakses kapan saja, dimana saja, dan memiliki standar harga yang terjangkau untuk setiap wilayah. Kami percaya bahwa layanan transportasi pintu ke pintu merupakan layanan transportasi yang tepat untuk masyarakat di Asia Tenggara, terlepas dari pendapatan, kebutuhan, usia, dan lokasi. Kami selalu siap melayani setiap kalangan.

3. Meningkatkan taraf hidup mitra kami.

Kami percaya bahwa bisnis yang berkembang tidak hanya menguntungkan satu pihak, akan tetapi menguntungkan pihak lain juga, seperti meningkatkan kesejahteraan orang yang ikut serta dalam perkembangan bisnis ini seperti - penumpang, pengemudi, pemerintah dan masyarakat luas.

4.3 Struktur Organisasi



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Grab di Makassar

4.3.1 Top Management

Manajemen Puncak terdiri atas kelompok yang relative kecil, yang bertanggung jawab atas manajemen keseluruhan dari organisasi. Dikatakan top manager karena mereka berada dipuncak tingkat manajerial. Mereka adalah orang-orang yang memegang jabatan tinggi dalam suatu organisasi, mereka bertanggung jawab secara menyeluruh terhadap manajemen organisasi yang bersangkutan. Tugas atau peranannya adalah menetapkan kebijakan operasional dan mengarahkan organisasi dalam berinteraksi dengan lingkungannya baik mikro maupun makro.

A. Direktur Utama

1. Memutuskan dan menentukan peraturan dan kebijakan tertinggi perusahaan.

2. Bertanggungjawab dalam memimpin dan menjalankan perusahaan.
3. Bertanggung jawab atas keuntungan dan juga kerugian yang dialami perusahaan.
4. Merencanakan serta mengembangkan sumber-sumber pendapatan dan pembelanjaan kekayaan perusahaan.
5. Menentukan strategi untuk mencapai Visi-Misi perusahaan.
6. Mengkoordinasi dan mengawasi semua kegiatan perusahaan mulai bidang administrasi, kepegawaian hingga pengadaan barang.

B. Wakil Direktur

1. Membantu semua tugas direktur utama yang merupakan wakil di masing-masing area.
2. Mengkoordinasi semua kegiatan perusahaan di seluruh bidang.

4.3.2 Middle Management

Manajemen Menengah mencakup lebih dari satu tingkatan di dalam organisasi. Manager menengah mengarahkan kegiatan manager lain, juga mengarahkan kegiatan-kegiatan yang melaksanakan kebijakan organisasi.

A. Manajer IT

1. Mengembangkan dan menyusun strategi dan rencana IT *Grab* dalam hal mempermudah pekerjaan dan dalam pelayanan kepada pelanggan.
2. Mengkoordinir dan mengelola penyalahgunaan *software, hardware, brainware* dan jaringan di bidang TI untuk mencapai kinerja optimum *Grab* Indonesia.
3. Mengelola layanan perancangan sistem komputerisasi dan program aplikasi perangkat yang terintegrasi.

4. Menyediakan data-data yang diperlukan oleh bagian lain yang menyangkut IT.

B. Manajer Karyawan *Front Office*

1. Melatih, menetapkan, melatih dan mengevaluasi karyawan *front office*.
2. Memastikan bahwasannya karyawan mengetahui sistem komputerisasi, etika menerima keluhan secara langsung atau via telepon dan standar operasional *Grab*.
3. Menangani keluhan pelanggan yang tidak bisa di selesaikan bawahannya
4. Membuat laporan daftar pelanggan.
5. Menjaga kedisiplinan petugas kantor dengan memberikan sanksi dan peringatan bagi yang melanggar.

C. Manajer Pemasaran

1. Merencanakan dan menetapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan pemasaran.

D. Manajer *Driver*

1. Membuat kelompok-kelompok pengemudi *grab car*.
2. Mengkoordinir semua pengemudi *grab car*.
3. Selalu melakukan pengontrolan di setiap lini pangkalan *grab*.
4. Bertanggung jawab kepada wakil direktur atas semua pengemudi *grab car*.

4.3.3 Low Management

Manajemen Lini tingkatan yang paling rendah dalam suatu organisasi, dimana seorang yang bertanggung jawab atas pekerjaan orang lain.

A. Bidang Programming

1. Melaksanakan semua pekerjaan yang ditetapkan oleh manajer IT di bidang Programming.
2. Bertanggungjawab mengenai program kepada manajer IT.

B. Bidang Web

1. Melaksanakan semua pekerjaan yang ditetapkan oleh manajer IT di bidang Web.
2. Bertanggungjawab mengenai program kepada manajer IT.

C. *Front Office (Customer Service, Administrasi, Registrasi).*

1. Melaksanakan semua pekerjaan *front office* yang ditetapkan oleh manajer *front office* dan administrasi.
2. Bertanggung Jawab Kepada Manajer *Front office* dan administrasi.
3. Bertanggung jawab meregistrasi dan memverifikasi data calon pengemudi grab.

D. Karyawan Pemasaran

1. Memasarkan produk yang di tawarkan pada aplikasi grab.
2. Merekrut sebanyak – banyaknya mitra dan customer grab.

E. Karyawan *Driver*

1. Melaksanakan semua pekerjaan yang ditetapkan oleh manajer *driver* .
2. Mengantarkan penumpang dan pesanan sesuai dengan waktu ditetapkan dan menjaga hubungan baik dengan pelanggan.
3. Bertanggung jawab kepada atasannya.

4.4 Syarat dan Ketentuan Menjadi Pengemudi *Grab Car*

Adapun syarat dan ketentuan untuk menjadi pengemudi *grab car* yang mesti dipenuhi untuk menunjang keamanan dan layanan dari *grab car* itu sendiri. Syarat yang mesti di penuhi adalah Foto copy KTP (Kartu Tanda Penduduk) Makassar, Foto copy SIM (Surat Izin Mengemudi), SKCK pengemudi, Foto copy STNK baik atas nama pribadi maupun atas nama orang lain asalkan dokumen lengkap dan masih berlaku, Foto copy Kartu Keluarga, *Polish Asuransi All Risk* (Komprehensive) dan minimal kendaraan 2011 untuk tahun 2017. Setelah syarat terpenuhi dan terverifikasi barulah para calon pengemudi *grab car* mendapatkan aplikasi khusus untuk para pengemudi *grab car*, lain halnya dengan aplikasi yang diperoleh oleh *customer* yang sifatnya bebas di download. Yaitu, *customer* cukup memasukkan nama, nomor telepon serta alamat *email* sebagai syarat menggunakan aplikasi *grab* itu sendiri. Sedangkan, Aplikasi untuk menjadi pengemudi *grab car* harus melalui pemeriksaan berkas dan setelah lolos berkas barulah mendapatkan aplikasi khusus untuk pengemudi *grab car*, mendapatkan saldo token pada saat pendaftaran pertama yaitu sebesar Rp 60.000, membuka rekening CIMB Niaga dan menjalani *training* khusus guna menunjang pelayanan yang baik untuk *customer* maupun masyarakat.

4.5 Syarat Menerima *Order*

Syarat menerima *order* adalah saldo token milik pengemudi *grab car* di dalam aplikasi *grab* minimal Rp 30.000, dibawah Rp 30.000 otomatis tidak dapat menerima *order* dari *customer*. Namun dapat di isi atau *top up* di Alfamart. Selain itu, sistem dari *grab* juga mengatur aplikasi yaitu *order* dari *customer* hanya dapat di tangkap pengemudi pada radius 1 KM agar calon *customer* tidak menunggu sampai

5 menit, dimana *grab* benar – benar memberi kenyamanan dan pelayanan yang baik untuk *customer* nya.

4.6 Skema Pembatalan / *Cancel*

Himbauan penting dari manajemen *grab* juga yaitu aplikasi yang digunakan oleh para pengemudi *grab car* di aktifkan pada saat ingin melakukan *trip* dan di nonaktifkan pada saat tidak melakukan *trip*. Guna menghindari *cancel* dari sistem, *customer* maupun dari pengemudi *grab car* itu sendiri karena baik sistem, *customer* dan pengemudi *grab car*, Saat terjadi *cancel* maka seluruhnya akan berdampak pada pengemudi *grab* itu sendiri. Presentase *cancel* pun diatur oleh manajemen *grab car* yaitu dibawah 25% untuk mendapatkan bonus pada 1 periode, 1 periode dalam manajemen *grab* adalah 1 minggu terhitung dari senin sampai minggu. jika persentase *cancel* lebih dari 25% maka pengemudi tidak berhak atas bonus yang dikumpulkan pada periode tersebut. Cara menghitung persentase nilai pembatalan secara keseluruhan yaitu, (Total Pembatalan Mitra + Penumpang + Call Center) / (Total keseluruhan order perminggu)

Tabel 4.1

Cancel	Total Cancel	Total order yang direspon mitra 1 minggu
Cancel mitra	6	55
Cancel penumpang	15	
Cancel call center	0	
	21	55
21/55=0.38		
38%		

Sumber : www.grab.com Tahun 2017

Maka persentase pembatalan mitra adalah 38%, Untuk kasus seperti ini maka pengemudi grab car tidak berhak atas bonus pada periode tersebut dan Setiap hari Senin nilai pembatalan akan dimulai kembali dari 0.

4.7 Sistem Jam Operasi

Di dalam manajemen *grab car* skema perubahan peraturan yaitu selama 1 periode, skema peraturan itu terkait bonus yang ditawarkan dan jumlah *trip* yang mesti dipenuhi pada jam – jam sibuk pada 1 periode tersebut tergantung dari kebijakan manajemen *grab*. Sistem operasinya pun yaitu selama 24 jam dan di bagi atas waktu sibuk dan non sibuk. Waktu sibuk adalah waktu yang menawarkan bonus untuk minimal *trip* yang diatur oleh manajemen *grab* itu sendiri, waktu sibuk terbagi atas 4 waktu yaitu mulai jam 00 - 05 wita, 05 -08 wita, 11 - 14 wita dan 17 – 20 wita, sedangkan waktu non sibuk tidak menawarkan bonus melainkan pendapatan hanya dari *customer* saja. Namun skema peraturan bonus dan minimal *trip* di setiap jam sibuk berubah setiap 1 periode tergantung kebijakan yang diterapkan manajemen *grab* pada saat itu, jika pada periode tersebut banyak pengemudi yang mampu mencapai target *trip* yang ditentukan pada saat jam sibuk dan mendapatkan bonus, maka skema pada periode tersebut akan di ubah, baik jumlah *trip* yang ditingkatkan pada saat jam sibuk maupun jumlah bonus yang diturunkan.

Dalam Pengoperasiannya pengemudi grab car benar- benar diawasi keberadaannya dengan GPS (*Global Positioning System*) untuk menunjang keamanan dan keselamatan para *customer* sampai ketujuannya. Ketertarikan banyak orang untuk menjadi pengemudi *grab* adalah sistemnya yang tidak terikat yaitu tidak memiliki target untuk mengambil penumpang tiap harinya serta bonus yang menjanjikan, dan pekerjaan ini menjadi penambah penghasilan untuk yang

hanya menjadikan sampingan maupun menjadikan mata pencaharian utamanya. Para pengemudi *grab* pun banyak dari kalangan yaitu baik pegawai yang terikat dari suatu perusahaan maupun masyarakat umum.

4.8 Sistem Bagi Hasil

Sistem bagi hasil antara pengemudi *grab car* dan manajemen *grab* adalah pada saat *customer* melakukan *order* dan tercantum biaya yang mesti dibayarkan pada saat melakukan *trip* maka dari jumlah tersebut akan dipotong otomatis oleh sistem sebesar 15% atau 20% dari saldo token yang ada di aplikasi, besar potongan tergantung dari peraturan dari periode saat itu. Sebagai contoh, pada periode tersebut berlaku potongan 15%, Misalnya *customer* melakukan *trip* dengan biaya Rp 20.000 dan maka saldo token otomatis terpotong 15%, yaitu $Rp\ 20.000 / 15\% = Rp\ 3000$ maka Rp 3000 ini menjadi keuntungan langsung yang didapatkan pihak *grab*, dan pada akhir periode jumlah bonus yang didapatkan pengemudi *grab car* akan dipotong lagi sebesar 20% dari jumlah keseluruhan pada periode tersebut. Peraturan ini pun berlaku pada saat *customer* melakukan *order* dengan *voucher* walaupun pembayaran dilakukan pihak *grab* tetapi aturan pemotongan 15% juga berlaku. Selain itu, keuntungan manajemen *grab* juga didapatkan dari provider seperti Telkomsel, XL, 3 dan lain sebagainya. Pembayaran dan bonus dibayarkan dan masuk di aplikasi pada hari Senin dan dialihkan ke rekening CIMB Niaga pada saat hari Rabu dan dapat dicairkan pada hari Jumat di bank CIMB Niaga yaitu bank yang bekerja sama dengan perusahaan *grab* itu sendiri.

4.9 Fungsi *Rating*

Di dalam manajemen *grab*, fungsi *rating* tidak hanya untuk mengetahui pelayanan pengemudi *grab car* itu sendiri serta kenyamanan *customer* melainkan juga untuk mengukur apakah pengemudi *grab car* itu memenuhi syarat menerima bonus pada periode tersebut. Untuk mendapatkan bonus insentif dari *grab car*, para pengemudi *grab car* juga mesti memenuhi syarat dan ketentuan yang telah ditentukan manajemen *grab*, yaitu rata – rata *rating* atau bintang pada periode tersebut minimal di 4.5 dari nilai 5.0. dan juga Tingkat Penyelesaian (*Completion Rate*) minimal 70%. Tingkat penyelesaian adalah perhitungan baru dari *grab* merupakan penggabungan antara nilai *cancel* dan nilai penerimaan

$$\text{Tingkat Penyelesaian} = \frac{\text{Order yang diselesaikan}}{\text{Order yang masuk / ditawarkan}}$$

TINGKAT PENYELESAIAN = jumlah *order* yang diselesaikan / *Order* yang masuk / ditawarkan.

Jika dari salah satu syarat diatas tidak terpenuhi, maka pengemudi *grab car* tidak berkesempatan untuk mendapatkan bonus insentif pada periode tersebut.

4.10 Bentuk Kecurangan Pengemudi *Grab Car*

Berkembang pesatnya perusahaan *grab* dan banyaknya masyarakat yang tertarik untuk menjadi bagian dari pengemudi *grab car*, serta merta akan muncul dan mendapatkan pengemudi yang melakukan kecurangan, disebabkan bonus yang diberikan manajemen *grab* sangat menjanjikan, hal inilah yang mendorong pengemudi *grab car* untuk melakukan kecurangan yaitu mulai dari melakukan order

yang fiktif dengan memanfaatkan akun *customer* guna dapat menyelesaikan *trip* di jam bonus tanpa melakukan *trip* dan hal inilah yang mendorong manajemen *grab* untuk mengatur sistemnya yaitu tidak dapat melakukan *order* dengan akun *customer* yang sama dan pengemudi yang sama dalam satu hari dan lebih dari satu kali *trip*, dan tidak diperbolehkan untuk sering mendapatkan *customer* yang sama pada hari – hari berikutnya karena hal itu sangat kecil kemungkinan untuk terjadi, kecuali diatur oleh pengemudi *grab car* karena populasi pengemudi *grab car* di Makassar ada ribuan, dan pihak pengemudi *grab car* juga tidak bisa mempunyai lebih dari 1 aplikasi pengemudi mobil *online* lainnya seperti *gojek* dan *uber*, jika hal diatas tersebut dilakukan dan terdeteksi sistem maka hal tersebut telah melanggar kode etik dan akun pengemudi tersebut akan di bekukan.

4.11 Bagi Hasil Untuk Vendor

Selain membayar pajak perusahaan, pihak *grab* juga melakukan pembayaran kepada perusahaan vendor yang merekrut para pengemudinya, para pengemudi tidak serta merta membayar kepada pihak vendor melainkan pihak *grab* yang membayar ke vendor yaitu Rp 25.000 untuk 1 orang pengemudi yang aktif di setiap periodenya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Sistem transaksi dalam manajemen *grab* adalah harus memenuhi syarat dan ketentuan untuk menjadi pengemudi *grab car* maupun menjadi *customer*. Yang mesti dipenuhi untuk menjadi pengemudi *grab car* adalah Foto copy KTP (Kartu Tanda Penduduk) Makassar, Foto copy SIM (Surat Izin Mengemudi), SKCK pengemudi, Foto copy STNK baik atas nama pribadi maupun atas nama orang lain asalkan dokumen lengkap dan masih berlaku, Foto copy Kartu Keluarga, *Polish Asuransi All Risk* (Komprehensive) dan minimal 2011 pada tahun 2017. Setelah syarat terpenuhi dan terverifikasi barulah para calon pengemudi *grab car* mendapatkan aplikasi khusus untuk para pengemudi *grab car*, lain halnya dengan aplikasi yang diperoleh oleh *customer* yang sifatnya bebas di *download*. Yaitu, *customer* cukup memasukkan nama, nomor telepon serta alamat *email* sebagai syarat menggunakan aplikasi *grab* itu sendiri.
2. Sistem bagi hasil antara pengemudi *grab car* dan manajemen *grab* adalah pada saat *customer* melakukan *order* dan tercantum biaya yang mesti dibayarkan pada saat melakukan *trip* maka dari jumlah tersebut akan dipotong otomatis oleh sistem sebesar 15% atau 20% sesuai skema yang berlaku pada periode saat itu, dari saldo token yang ada di aplikasi.

5.2 Saran

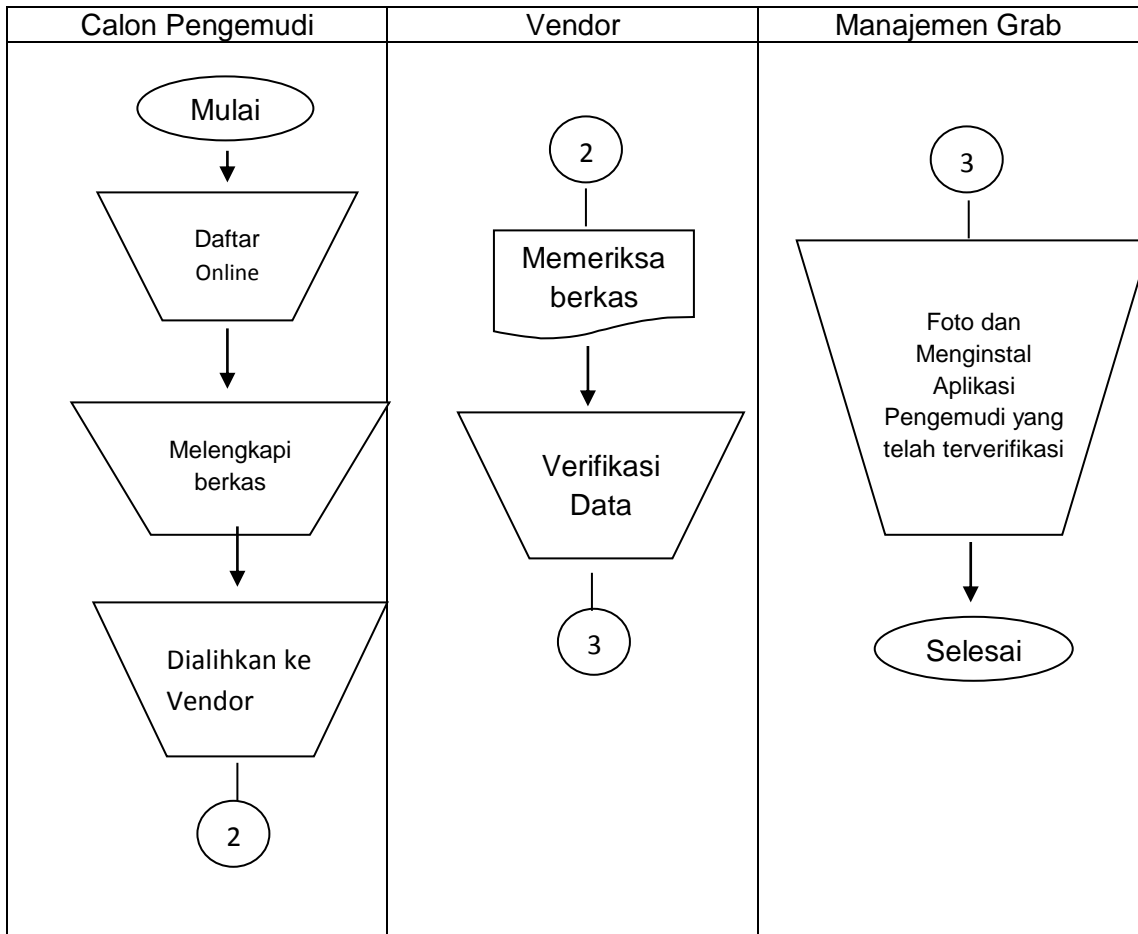
Adapun beberapa saran yang dapat penulis sampaikan sebagai implikasi dari hasil pelaksanaan penelitian yaitu :

1. Pihak perusahaan *grab* sebaiknya untuk terus mengedukasi para pengemudinya agar tidak melakukan kecurangan serta tetap ramah dalam melayani *customer* nya.
2. Sebaiknya *cancel* yang dilakukan oleh *customer* tidak sepenuhnya dilimpahkan pada pengemudi *grab car*, apalagi jika kesalahan bukan dari pengemudinya, atau mengembangkan sistemnya untuk memberikan kolom komentar untuk alasan mengapa *customer* tersebut melakukan *cancel* guna pengemudi *grab car* tidak mendapatkan kerugian dalam mendapatkan bonus pada periode tersebut.

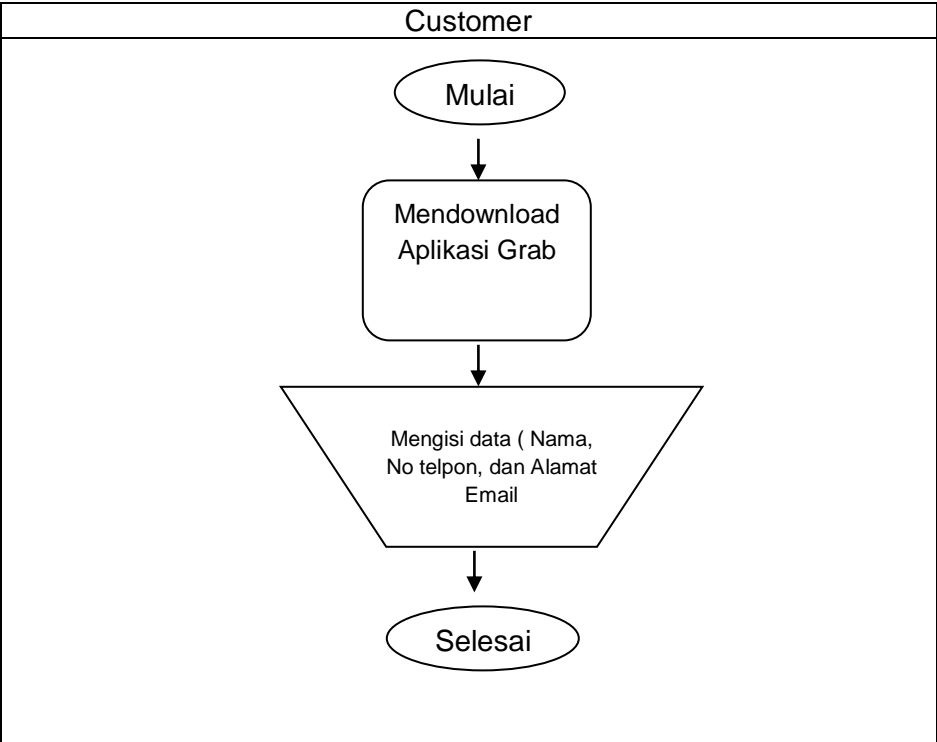
DAFTAR PUSTAKA

- Alwi, Hasan. 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka. Arikunto Suharsimi
- Bastian Indra. 2007. *Sistem Akuntansi Sektor Publik*. Jakarta. Salemba Empat. Hanif Al Fatta
- Bombing. 2016. *Perlindungan hukum bagi pengguna jasa aplikasi uber dan grabcar sebagai angkutan berbasis aplikasi online*. Universitas Hasanuddin Makassar.
- Ditjenpp.kemenkumham.go.id. Diakses pada 17 September 2017
- <https://kumparan.com/jofie-yordan/11-poin-penting-revisi-peraturan-untuk-uber-grab-go-car>. Diakses pada Mei 2017
- <https://www.grab.com/id/about/>. Diakses pada Mei 2017
- Mangkunegara. P. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Marshal B, Paul J. 2015. *Sistem Informasi Akuntansi edisi 13*. Jakarta. Salemba Empat
- Rumiati. 2010. *Tinjauan atas Bagi Hasil dari Penjualan Buku Secara Online Pada Bandung Book Centre Palasari*. Universitas Komunikasi Indonesia Bandung.
- Setiawati dan Mashuri. 2014. *Peran media sosial sebagai upaya pemasaran bisnis online (Studi Deskriptif Kualitatif)*. STMIK HIMSYA Semarang
- Silalahi, Ulber. 2015. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung. PT Refika Aditama
- Sujarweni W. 2015. *Metode Penelitian Bisnis Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press
- Soemarso. 2009. *Akuntansi Suatu Pengantar*. Jakarta. Salemba Empat.
- Sofana, Iwan. 2009. *Pengantar Jaringan Komputer dan CISCO CCNA*. Bandung. Informatika.
- Stice, Skousen. 2007. *Akuntansi Keuangan*. Jakarta. Salemba Empat
- Sutabri Tata . 2012. *Analisis Sistem Informasi Akuntansi*. Andi. Yogyakarta.

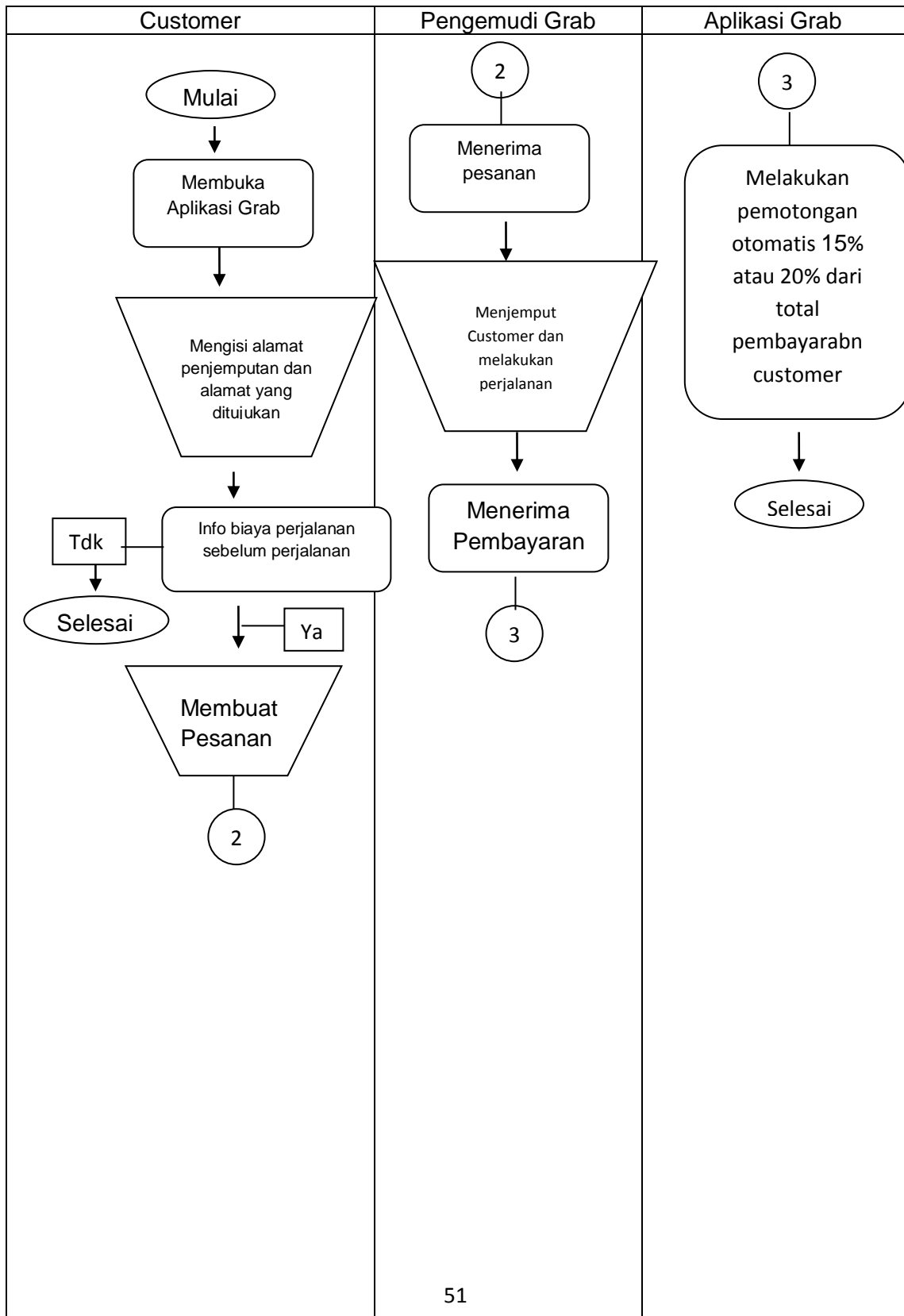
Flowchart Transaksi Pengemudi



Flowchart Transaksi Customer



Flowchart Bagi Hasil



Form Pertanyaan Penelitian

Judul : Analisis Sistem Transaksi dan Pembagian Laba Pada Pengemudi *Grab Car* di Makassar

1. Nama dan jabatan di perusahaan *grab* ?
2. Apa syarat yang mesti dipenuhi pada saat ingin mejadi pengemudi *grab car* ?
 - a. KTP / SIM ?
 - b. Standar kendaraan ?
 - c. Apakah kendaraan harus atas nama pribadi ?
3. Apakah aplikasi yang digunakan *customer* dan Pengemudi *grab car* sama atau beda ?
4. Pada saat *customer* melakukan *order* apa yang terjadi pada aplikasi pengemudi *grab car* ? otomatis di terima oleh aplikasi pengemudi atau pengemudi yang menerima *order* ?
5. Apakah para pengemudi terikat dengan perusahaan ? Maksudnya harus bekerja tiap hari atau tergantung dari pengemudinya ?
6. Bagaimana sistem jam operasi yang diterapkan pada pengemudi *grab car* ? full 24 jam atau hanya beberapa jam ?
7. Bagaimana sistem pembagian laba yang diterapkan perusahaan *grab car* ke pada pengemudinya?
8. Pada saat kapan pembayaran dilakukan ?
9. Apakah sistem yang diterapkan tetap atau berubah setiap periode yang ditentukan ?
10. Apa fungsi *rating* pada aplikasi *grab car* apakah sebagai ukuran pemberian bonus atau hanya untuk mengetahui kepuasan *customer* saja ?

11. Bagaimana sistem pemberian bonus yang diterapkan perusahaan *grab car* ke pada pengemudi *grab car*?