BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dipaparkan, dapat diambil kesimpulan sebagaimana berikut:

Jasa transportasi berbasis online di Kota Surabaya menerapkan strategi persaingan fokus (*focus*) yang mana menggabungkan strategi *overall cost leadership* dan *diferensiasi*. *Overall cost leadership* adalah memanfaatkan teknologi untuk mengurangi biaya produksi, sedangkan *diferensiasi* adalah memberikan pelayanan yang berbeda dengan lainnya. Sehingga transportasi online memberikan layanan jasa kepada konsumen dengan tarif murah dan akses mudah, serta menjadikan pelanggan terkesan dengan pemberian reward dan promo perjalanan.

Pelaksanaan perjanjian dan kegiatan transportasi online tidak melanggar undang-undang persaingan usaha nomor 5 tahun 1999. Persaingan Go-Car, Uber dan Grab masih dalam persaingan yang sehat. Dibuktikan dengan berjalannya seluruh jenis transportasi di Kota Surabaya dengan baik dan tidak ada penguasaan pasar atau wilayah tertentu. Hingga saat ini, KPPU belum menemukan adanya pelanggaran dalam kegiatan atau perjanjian usaha.

Pada dasarnya sistem yang digunakan dalam bisnis tersebut bukanlah sistem islam, dari hal tersebut menjadikan banyak pelanggaran dalam

pelaksanaan transportasi online dari segi bisnis islam. beberapa pelanggaran yang terjadi adalah penambahan harga pada Grab dan Uber, bonus yang tidak pasti pada GoCar, rekayasa harga pada saat jam sibuk *(rush hour)*, dan biaya pembatalan pada Uber yang menjadikan ketidakadilan dalam bisnis, dalam hal ini penumpang akan dirugikan. Dari pelanggaran dalam transportasi online, dapat diketahui bahwasannya bisnis jasa dengan sistem non islam hanya bertujuan untuk mencari keuntungan, sedangkan dengan sistem islam akan memperhatikan kemaslahatan bersama antara pemilik usaha dan konsumen.

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, peneliti menemukan bahwa masih ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam strategi bisnis jasa transportasi berbasis online, diantaranya adalah:

1. Perusahaan penyedia aplikasi seharusnya memperhatikan pihak konsumen. Rekayasa harga yang diterapkan oleh perusahaan dapat merugikan konsumen, karena pada saat *rush hour* tarif semakin mahal dan konsumen yang akan merasa dirugikan. Sehingga akan terjadi ketidak seimbangan dalam pelaksanaan bisnis. Akan lebih baik jika perusahaan menentukan harga pasti, agar konsumen tidak dirugikan dengan perubahan harga di waktu-waktu tertentu.
2. Pemerintah harus tetap mengawasi persaingan usaha antara transportasi online. peraturan yang sudah ditentukan harus benar-benar diterapkan,

sehingga jika terjadi pelanggaran pelaku usaha dapat dikenai sanksi yang menimbulkan efek jera.

3. Pelanggan harus tetap memperhatikan sistem yang diterapkan oleh transportasi online. Transportasi online yang memberikan kemudahan dan harga yang sesuai itulah yang harus dipilih. Tentunya buka transportasi online yang tidak pasti harganya dan yang memberikan harga lebih mahal di waktu tertentu.
4. Penelitian ini masih menggunakan tinjauan Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 32 tahun 2016, untuk peneliti selanjutnya hendaknya melakukan tinjauan dengan menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan terbaru, yaitu nomor PM 26 tahun 2017.