

Pemberlakuan Kebijakan Tarif Hemat Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Kerja Driver Perspektif Masalah Mursalah

Moh Zainul Qutsi

Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

muhammadzainulqutsi@gmail.com

Abstrak:

Tarif hemat ojek online dalam implementasinya dianggap tidak memberikan keadilan dari segi kesejahteraan kineja driver, sehingga banyak dilakukan demonstrasi dipelbagai daerah. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan pemberlakuan tarif hemat ojek online sebagaimana yang diatur dalam Pasal 2 ayat (f) Undang-Undang No 38 Tahun 2009 Tentang Pos terhadap kesejahteraan kerja driver di kota malang perspektif *masalah mursalah*. Penelitian berjenis penelitian yuridis-empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis, lokasi penelitian yaitu di Kota Malang, bahan hukum yaitu bahan primer, dan sekunder. Teknik pengumpulan data berupa wawancara, dan dokumentasi. Metode pengolahan data yaitu: pemeriksaan data, klarifikasi, verifikasi, analisis, dan kesimpulan. Hasil dalam penelitian ini pemberlakuan tarif hemat ojek online terhadap kesejahteraan kerja driver di Kota Malang, sudah sesuai dengan Pasal 2 huruf f Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos serta tarif hemat ojek online dilihat dari pendapatan yang layak, jaminan sosial, dan perlindungan hukum sudah terpenuhi karena Informan yaitu driver menganggap bahwa tarif hemat ojek online positif. Dalam perspektif *masalah mursalah* sudah sesuai dengan prinsip maksud syara' dan tidak bertentangan dengan dalil yang qat'i, masalah tersebut dapat diterima oleh akal sehat, dan *masalah* bersifat *dharuri*, namun belum sesuai dengan menjaga jiwa karena tidak memperhatikan tingkat keamanan driver.

Kata Kunci: kebijakan; ojek online; *masalah mursalah*.

Pendahuluan

Ojek merupakan suatu transportasi pengangkutan orang, sedangkan ojek online juga merupakan transportasi pengangkutan orang namun dengan mekanisme pemesanan secara online. Ojek ini dipesan melalui Aplikasi Online yang dimana konsumen menggunakan gadget sebagai alat untuk memesan layanan Ojek Online dan terhubung kepada driver yang menerima orderan dan siap mengantarkan konsumen ke tempat

tujuan.¹ Ojek Online merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.² Berdasarkan pengertian ojek online diatas bisa dikatakan bahwa ojek online merupakan suatu transportasi pengangkutan umum berbasis teknologi. Pada penerapannya pengendara ojek online disebut dengan driver, driver sendiri adalah pengemudi ojek yang melakukan mitra kerjasama dengan perusahaan transportasi berbasis aplikasi.³

Pada perkembangannya ojek online melakukan pekerjaan dengan model antar jemput pelanggan sesuai titik penjemputan di aplikasi ojol itu sendiri, kemudian setelah selesai mereka akan mendapatkan ongkos biaya ojek yang mereka lakukan. Namun pada implementasinya masalah ongkos atau upah ini mengalami masalah, hal ini seperti masalah yang baru-baru ini terjadi, Masalah yang terjadi ini seperti adanya demo yang dilakukan oleh perkumpulan ojek online. Seperti diketahui, ribuan driver ojek online (ojol) dan kurir online se-Jabodetabek menggelar aksi demo hari ini, Kamis (29/8/2024), mulai pukul 12.00 WIB. Para demonstran kemudian menyuarakan beberapa hal dalam tuntutan didalamnya. Tuntutan-tuntutan ini merupakan suatu tuntutan bentuk keresahan para ojol itu sendiri. Keresahan ini muncul lantaran terdapat sesuatu yang dinilai merugikan pihak ojol itu sendiri, tuntutan ini diantaranya adalah sebagai berikut:

Tuntutan yang disuarakan driver ojol dalam aksi demo yang dilakukan diantaranya adalah revisi dan penambahan pasal Permenkominfo No 1 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Layanan Pos Komersial untuk mitra ojek online dan kurir online di Indonesia, Kominfo wajib mengevaluasi dan memonitoring segala bentuk kegiatan bisnis dan program aplikator yang dianggap mengandung unsur ketidakadilan terhadap mitra pengemudi ojek online dan kurir online di Indonesia, Hapus program layanan tarif hemat untuk pengantaran barang dan makanan pada semua aplikator yang dinilai tidak manusiawi dan memberi rasa ketidakadilan terhadap mitra driver ojek online dan kurir online, Penyeragaman tarif layanan pengantaran barang dan makanan di semua aplikator, Tolak promosi aplikator yang dibebankan kepada pendapatan mitra driver, dan Legalkan ojek online di Indonesia dengan membuat Surat Keputusan Bersama (SKB) beberapa kementerian terkait yang membawahi ojek online sebagai angkutan sewa khusus.⁴

Mengenai tarif hemat sendiri dalam aplikasi ojek online dalam hal ini setidaknya berkaitan dengan Pasal 5 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial. Pasal ini kemudian menjelaskan bahwa: ayat (1) Penyelenggara Pos menetapkan besaran tarif Layanan Pos Komersial berdasarkan formula tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dan merupakan tarif yang dipublikasikan. Kemudian pada ayat (2) Besaran tarif Layanan Pos Komersial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setelah dikurangi margin adalah merupakan harga pokok produksi. Pada ayat (3) Besaran tarif Layanan Pos Komersial tidak boleh lebih

¹ Merdiana Ferdila1 dan Kasful Anwar Us2. Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*. Volume 6, Nomor 2, December 2021, 137.

² Kamaluddin. *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia (Jakarta. Dalam Repositori Institusi Sumatera Utara, 2003)

³ *Lumina.blog*. Kenali Tugas, Kelebihan, dan Penghasilan dari Driver Ojek Online! <https://lumina.mba/blog/driver-ojek-online>

⁴ Ferry Sandi. Ribuan Driver Ojol Demo, Menhub Buka Suara Bilang Begini. *CNBC Indonesia*. 29 Agustus 2024. Dilansir pada 03 September 2024. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20240829174425-4-567559/ribuan-driver-ojol-demo-menhub-buka-suara-bilang-begini>

rendah dari harga pokok produksi.⁵ Berdasarkan Undang-Undang ini tentu berkaitan dengan masalah tarif pelayanan paket hemat dalam aplikasi ojol sendiri dalam implementasinya.

Penjelasan dalam Pasal 5 ayat (1) sendiri yang berbunyi penyelenggara Pos menetapkan besaran tarif Layanan Pos Komersial berdasarkan formula tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dan merupakan tarif yang dipublikasikan.⁶ Pada implementasinya mengalami permasalahan, hal ini dikarenakan pada Pasal ini dinilai tidak memberikan unsur keadilan dalam implementasinya. Unsur keadilan yang dimaksud membuat persaingan Pasar ojek online menjadi tidak sehat, pelbagai aplikasi online kemudian menurunkan harga tarif pengantaran, entah dalam hal ini driver pengangkutan barang maupun pengantaran makanan. Persaingan yang tidak sehat dengan model biaya murah termasuk dalam tarif hemat kemudian membuat ojek online tidak mendapatkan komisi atau upah yang sesuai. Tarif yang tidak sesuai ini misalkan antara bensin yang diperlukan dengan jarak yang akan ditempuh, dengan jarak tempuh yang misalkan jauh, namun harga ongkosnya murah, tentu dalam hal ini tidak menuai prinsip-prinsip keadilan.

Penentuan tarif yang dinilai tidak dapat memberikan keuntungan yang baik terhadap Para Driver ini kemudian menjadi suatu isu yang perlu penelitian secara mendalam. Peneliti sendiri kemudian berinisiatif melakukan kajian secara mendalam dalam penelitian ini dengan meneliti bagaimana pemberlakuan tarif hemat ojek online terhadap kesejahteraan kerja driver yang terdapat di Kota Malang. Kota Malang sendiri merupakan Kota Malang adalah salah satu Kota Pendidikan terpenting di Indonesia dengan lebih dari 60 perguruan tinggi dan ratusan ribu mahasiswa yang datang dari berbagai penjuru Nusantara.⁷ Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter diatas permukaan air laut, merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki.⁸ Keadaan Kota Malang yang cukup strategis ini seharusnya juga didukung dengan perkembangan transportasi yang bisa mensejahterakan para driver, termasuk driver ojek online.

Namun, isu yang terjadi adalah apakah pemberlakuan kebijakan tarif hemat akan menuai pada kesejahteraan kerja mitra di Driver Kota Malang? dan sebenarnya bagaimanakah pengaturan tarif hemat ojek online yang sesuai dengan Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial beserta Peraturan Perundang-Undangan? Untuk menjawab permasalahan ini, penulis Dalam hal ini, al-Ghazali menyajikan setidaknya masalah mursalah sebagai penawaran yang, bahkan jika itu tidak konsisten, manfaatnya harus sejalan dengan tujuan Syariah. Tujuan manusia adalah karena kepentingan manusia tidak selalu didasarkan pada kehendak Syariah, tetapi seringkali atas kehendak keinginan. Misalnya, apa yang dia katakan adalah bahwa pada zaman Jaharya, wanita, menurut kebiasaan mereka, tidak mendapatkan bagian dari warisan mereka, termasuk manfaat, menurut mereka, tetapi

⁵ Pasal 5 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial.

⁶ Pasal 5 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial

⁷ Dilansir dari <https://malangkota.go.id/sejarah-malang/> pada tanggal 03 Februari 2025

⁸ Dilansir dari <https://jatim.bpk.go.id/kota-malang/> pada tanggal 03 Februari 2025

pandangan ini tidak disebut masalah mursal karena tidak sesuai dengan kehendak Syariah.⁹

Metode

Penulis dalam penelitian ini termasuk jenis penelitian yuridis-empiris yaitu penelitian hukum yang mengamati bagaimana hukum bekerja di masyarakat.¹⁰ dengan pendekatan yuridis sosiologis, lokasi penelitian yaitu di Kota Malang, bahan hukum dalam penelitian ini terdiri dari bahan primer, dan sekunder. Teknik pengumpulan data yaitu, wawancara yang dilakukan terhadap beberapa driver ojek online di Kota Malang, namun untuk kebutuhan privasi peneliti kemudian menginisialkan nama asli dari driver tersebut serta dokumentasi yaitu jenis-jenis dokumen yang tersedia tidak terbatas pada buku atau literatur saja, melainkan juga dapat berupa suara, gambar, foto, video, rekaman audio, dan berbagai format lainnya.¹¹ Metode pengolahan data yaitu:¹² pemeriksaan data, klarifikasi, verifikasi, analisis, dan kesimpulan.

Hasil dan Pembahasan

Pemberlakuan Kebijakan Tarif Hemat Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Kerja Driver di Kota Malang

Tarif adalah sejumlah biaya yang dikenakan terhadap suatu objek, aktivitas, kebijakan, atau segala sesuatu yang diatur oleh regulasi. Sementara itu, hemat berarti menggunakan sesuatu dengan bijaksana dan penuh perhatian. Sedangkan frasa hemat menunjukkan sikap teliti dan berhati-hati dalam mengelola dan menghabiskan uang atau aset.¹³ Berdasarkan pengertian dari dua suku diatas, bisa dikatakan bahwa tarif hemat merupakan suatu patokan harga yang ditetapkan dengan hati-hati dan cermat, artinya patokan harga yang ditetapkan dalam hal ini disesuaikan dengan kebutuhan Pasar. Jika kita merujuk pada Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos, asas dan tujuan suatu Pos diselenggarakan berdasarkan asas 1) Kemanfaatan 2) Keadilan, 3) kepastian hukum 4) persatuan, 5) kebangsaan, 6) kesejahteraan 7), keamanan dan keselamatan, 8) kerahasiaan, 9) perlindungan, 10) kemandirian; dan Kemitraan.¹⁴

Pasal 18 (1) Penyelenggara Pos dalam melaksanakan kegiatan layanan pos komersial berhak menentukan tarif. (2) Besaran tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Penyelenggara Pos dengan formula perhitungan berbasis biaya. (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Menteri.¹⁵ Berdasarkan ayat ini suatu Perusahaan tentu

⁹ Muhammad Taufiq, *'Al-Maslahah Sebagai Sumber Hukum Islam* (Studi Pemikiran Imam Malik Dan Najm Al-Din Al-Thufi), 2022. 315.

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2006), 51.

¹¹ Ratri Ayumsari. "Peran Dokumentasi Informasi Terhadap Keberlangsungan Kegiatan Organisasi Mahasiswa." Tibanndaru: *Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi* Volume 6 Nomor 1, April 2022. 68-69.

¹² Dr. Mukti Fajar ND., Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2019), 184

¹³ Mohamad Masrun, dkk, *Senang Belajar Agama Islam Untuk Sekolah Dasar Kelas 3*, (Jakarta: Erlangga).31.

¹⁴ Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos

¹⁵ Pasal 18 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos

diberikan kebebasan untuk menentukan tarif dengan kategori tertentu dan setidaknya tidaknya harus mengandung unsur keadilan didalamnya.

Tarif hemat sendiri dalam aplikasi ojek online dalam hal ini setidaknya berkaitan dengan Pasal 5 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial. Pasal ini kemudian menjelaskan bahwa: ayat (1) Penyelenggara Pos menetapkan besaran tarif Layanan Pos Komersial berdasarkan formula tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dan merupakan tarif yang dipublikasikan. Kemudian pada ayat (2) Besaran tarif Layanan Pos Komersial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setelah dikurangi margin adalah merupakan harga pokok produksi. Pada ayat (3) Besaran tarif Layanan Pos Komersial tidak boleh lebih rendah dari harga pokok produksi.¹⁶ Berdasarkan Undang-Undang ini tentu berkaitan dengan masalah tarif pelayanan paket hemat dalam aplikasi ojol sendiri dalam implementasinya.

Penjelasan dalam Pasal 5 ayat (1) sendiri yang berbunyi penyelenggara Pos menetapkan besaran tarif Layanan Pos Komersial berdasarkan formula tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dan merupakan tarif yang dipublikasikan.¹⁷ Tarif hemat ojek online alias ojol kemudian untuk pengantaran penumpang diatur dalam Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Kp 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi Pada Besaran Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi Berdasarkan Sistem Zonasi, Angkat 1, 2, dan 3 yaitu sebagai berikut:

1. Zona I (Sumatera, Jawa di luar Jabodetabek, Bali): Tarif Batas Bawah: Rp 2.000 per km Tarif Batas Atas: Rp 2.500 per km Biaya Jasa Minimal: Rp 8.000 – Rp 10.000 untuk empat km pertama.
2. Zona II (Jabodetabek): Tarif Batas Bawah: Rp 2.650 per km Tarif Batas Atas: Rp 2.750 per km Biaya Jasa Minimal: Rp 10.500 – Rp 13.000 untuk empat km pertama.
3. Zona III (Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, Papua): Tarif Batas Bawah: Rp 2.300 per km Tarif Batas Atas: Rp 2.750 per km Biaya Jasa Minimal: Rp 9.200 – Rp 11.000 untuk empat km pertama.¹⁸

Sementara itu, biaya taksi daring ditentukan oleh pemerintah daerah sesuai dengan karakteristik setiap wilayah. Peraturan ini juga menetapkan biaya tidak langsung, yaitu potongan dari aplikasi maksimum 15% dari total pembayaran yang dilakukan oleh pengguna. Komisi ini dapat meningkat menjadi 20% jika ditambahkan 5% untuk biaya pendukung. Biaya pendukung ini bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan sopir taksi dan ojek online, yang meliputi: Asuransi keselamatan tambahan, Penyediaan fasilitas untuk pendukung sopir seperti pelatihan dan kesehatan, Dukungan pusat informasi,

¹⁶ Pasal 5 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial.

¹⁷ Pasal 5 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 01 Tahun 2012 Tentang Formula Tarif Pos Komersial

¹⁸ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi

Bantuan untuk biaya operasional seperti voucher BBM dan pulsa, serta Bantuan lainnya dalam kondisi tertentu.¹⁹

Untuk mengetahui bahwa kebijakan tersebut telah memberikan kesejahteraan kerja bagi driver terutama driver ojek online yang dilakukan oleh pihak developer maka Peneliti kemudian melihat hal ini dari segi kesejahteraan kerja atau pada karyawan, Kesejahteraan di lingkungan kerja merujuk pada situasi di mana seorang pekerja merasa tenang, terlindungi, dan puas dengan pekerjaannya. Kesejahteraan dalam konteks ini juga menunjukkan bahwa pekerja berada dalam kondisi yang mendukung kesehatan badan dan mental mereka, serta mendapatkan hak dan perlindungan yang memadai. Keberadaan kesejahteraan yang baik di lingkungan kerja dapat memberikan keuntungan bagi pekerja dan perusahaan. Menurut peneliti ada tiga aspek yang bisa dijadikan ukuran apakah kebijakan ini sudah memberika kesejahteraan bagi driver selaku karyawan apa tidak, tiga aspek ini meliputi:

Pertama, dari segi pendapatan yang layak, Pendapatan adalah jumlah yang dibebankan kepada langganan untuk barang dan jasa yang dijual.²⁰ Berdasarkan wawancara peneliti dengan Bapak DSI driver ojek online maxim beliau mengatakan bahwa:²¹ “Pendapatan saya perhari kurang lebih 100.” Selanjutnya wawancara dengan bapak ANR driver ojek online shoopefood beliau mengatakan bahwa pendapatan beliau sebesar:²² “Alhamdulillah untuk sehari ada 150an ribu mas.” Kemudian berdasarkan wawancara Peneliti dengan bapak JR pemilik ojek online shoopefood mengenai pendapatannya, beliau mengatakan:²³ “Perkiraan pendapatan saya sehari saya, 100rb mas perharinya”. Sedangkan untuk hasil wawancara Peneliti dengan bapak HB driver ojek online grabcar beliau sendiri menuturkan bahwa pendapatan beliau yaitu: “Ada sekitar 250an sih mas, kalau rame bisa 300rban lebih”

Tabel Pendapatan Driver Dari Segi Kelayakan

No	Nama Driver	Driver	Kelayakan Pendapatan
1	DSI	Maxim	Layak
2	ANR	Shoopefood	Layak
3	JR	Shoopefood	Layak
4	HB	Grab	Layak

Kedua, dari segi jaminan sosial yaitu jaminan sosial itu berarti tanggung jawab penjamin yang harus dilaksanakan oleh masyarakat muslim terhadap individu-individunya yang membutuhkan dengan cara menutupi kebutuhan mereka, dan berusaha merealisasikan kebutuhan mereka, memperhatikan mereka, dan menghindarkan

¹⁹ Desy Setyowati, “Aturan Lengkap Tarif Ojek Online: Antar Penumpang, Barang, Makanan”, *Katadata.co.id*, 30 Agustus 2024. Dilansir pada 07 November 2024. <https://katadata.co.id/digital/teknologi/66d167dd1fdbe/aturan-lengkap-tarif-ojek-online-antar-penumpang-barang-makanan>

²⁰ Soemarso S.R. *Akuntansi Suatu Pengantar. Edisi Lima*. (Jakarta: Salemba Empat, 2009), 54.

²¹ Hasil Wawancara Kepada Driver Maxim (03 Mei 2025)

²² Hasil Wawancara Kepada Driver Shoope (03 Mei 2025)

²³ Hasil Wawancara Kepada Driver Shoope (03 Mei 2025)

keburukan dari mereka.²⁴ Berdasarkan wawancara peneliti dengan Bapak DSI driver ojek online maxim beliau mengatakan bahwa:²⁵ “Jaminannya yaitu mas, kita narif bisa sesuka kita, mungkin itu, kalau untuk tunjangan hari raya gada ya. Selanjutnya wawancara dengan bapak ANR driver ojek online shoopefood beliau mengatakan bahwa: “Jaminan keselamatan kah mas? Setauku ya ada cuman ada jaminan pas kecelakaan” Kemudian berdasarkan wawancara Peneliti dengan bapak JR pemilik ojek online shoopefood mengenai pendapatannya, beliau mengatakan: “Ya, jaminan sosial untuk saya semakin saya banyak narik ya saya semakin besar mas pendapatannya, mungkin sama kalau kita jatuh itu. Sedangkan untuk hasil wawancara Peneliti dengan bapak HB driver ojek online grabcar beliau sendiri menuturkan bahwa pendapatan beliau yaitu: “Jaminannya belum tau saya ini mas, ya narik aja pokoknya”

Tabel Pendapatan Driver Dari Segi Jaminan Sosial

No	Nama Driver	Driver	Jaminan Sosial
1	DSI	Maxim	Tidak ada
2	ANR	Shoopefood	Ada
3	JR	Shoopefood	Ada
4	HB	Grab	Tidak Ada

Ketiga, dari perlindungan hukum yaitu perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.²⁶ Berdasarkan wawancara peneliti dengan Bapak DSI driver ojek online maxim beliau mengatakan bahwa: “Ada perlindungannya mas, jadi kalau dikita, aplikasi akan tanggungjawab kok, jika ada apa-apa pas dijalan”²⁷ Selanjutnya wawancara dengan bapak ANR driver ojek online shoopefood beliau mengatakan bahwa: “Aman aja mas, ada asuransinya dari developer jadi ndak perlu khawatir” Kemudian berdasarkan wawancara Peneliti dengan bapak JR pemilik ojek online shoopefood mengenai pendapatannya, beliau mengatakan:²⁸ “belum pernah sih mas, tapi katanya teman-teman ada penanggungjawabnya dari pusat, alhamdulillah sementara saya belum pernah ngalamin” Sedangkan untuk hasil wawancara Peneliti dengan bapak HB driver ojek online grabcar beliau sendiri menuturkan bahwa pendapatan beliau yaitu:²⁹ “Keknya ada, udah terjamin untuk itu”

²⁴ Jaribah bin Ahmad Al-Haritsi, Fikih Ekonomi Umar bin Al-Khathab, terj. Asmuni Solihan, (Jakarta: Khalifa 2010) Cet. 1, h. 285

²⁵ Hasil Wawancara Kepada Driver Maxim (03 Mei 2025)

²⁶ Satjipto Rahardjo, 2000, Ilmu Hukum, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, h.54.

²⁷ Hasil Wawancara Kepada Driver Maxim (03 Mei 2025)

²⁸ Hasil Wawancara Kepada Driver Shoope (03 Mei 2025)

²⁹ Hasil Wawancara Kepada Driver Grab (04 Mei 2025)

Tabel Pendapatan Driver Dari Segi Perlindungan Hukum

No	Nama Driver	Driver	Perlindungan Hukum
1	DSI	Maxim	Ada
2	ANR	Shoopefood	Ada
3	JR	Shoopefood	Tidak Ada
4	HB	Grab	Ada

Pemberlakuan Kebijakan Tarif Hemat Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Kerja Driver di Kota Malang Perspektif *Maslahah Mursalah*

Pemberlakuan tarif hemat ojek online terhadap kesejahteraan kerja driver perlu melihat apakah dengan adanya kebijakan ini hak-hak driver dari segi kesejahterannya sudah terpenuhi apa tidak. Pasal 2 huruf f Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos, yang mengatakan bahwa asas dan tujuan suatu Pos diselenggarakan berdasarkan asas kesejahteraan haruslah diterapkan dengan baik, tarif hemat ojek online memang memberikan aspek promosi daya tarik tersendiri bagi penumpang yang akan menggunakan jasa ojek online dan pihak developer bisa mendapatkan keuntungan dengan banyaknya penumpang yang masuk, namun dilain sisi, kebijakan ini juga perlu memperhatikan kesejahteraan kerja driver, baik dari segi pendapatan yang layak, jaminan sosial, dan perlindungan hukum.

Aspek kesejahteraan pengemudi terkait tarif terjangkau ojek online jika dilihat dari sudut pandang *maslahah mursalah*, diperlukan adanya kebijakan ini untuk memberikan manfaat bagi para sopir, karena *maslahah mursalah* adalah hal yang dianggap baik oleh pikiran, sejalan dengan tujuan syara' dalam menetapkan hukum namun tidak ada arahan syara' yang menolaknya.³⁰

Sumber asal dari metode *maslahah mursalah* Bisa Dilihat dari alQur'an, seperti pada ayat-ayat berikut:

يَا أَيُّهَا النَّاسُ قَدْ جَاءَكُمْ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّكُمْ وَشِفَاءٌ لِمَا فِي الصُّدُورِ وَهُدًى وَرَحْمَةٌ لِّلْمُؤْمِنِينَ ﴿٥٧﴾

Artinya:

“Wahai manusia, sungguh telah datang kepadamu pelajaran (Al-Qur'an) dari Tuhanmu, penyembuh bagi sesuatu (penyakit) yang terdapat dalam dada, dan petunjuk serta rahmat bagi orang-orang mukmin.”

Atas dasar al-Qur'an dan al-Sunnah di atas, maka menurut Syaih Izzuddin bin Abdul Salam, bahwa *maslahah fiqhiyyah* hanya dikembalikan kepada dua kaidah induk, yaitu: Artinya: menolak segala yang rusak *dan* menarik segala yang bermasalah.³¹

Secara umum, *Al-mashlahah* adalah suatu kebaikan yang diterima oleh akal sehat, sebab memberikan manfaat dan mencegah kerusakan untuk manusia, serta sejalan dengan maksud aturan syariat dalam menentukan hukum. Dengan kata lain, mereka

³⁰ Amir Syarifuddin, Ushul Fiqh (Jakarta: Prenada Media Group, 2011), 345.

³¹ Jalaluddin al-Suyuti, Al-Asbah wa al-Nazdo'ir, Semarang: Maktabah Usaha Keluarga, 1987. 31.

menghubungkan kebaikan ini dengan tujuan syariat, dan sepakat bahwa makna kemaslahatan tidak hanya terbatas pada memperoleh manfaat, tetapi juga pada menghindari bahaya dan mudarat.³² Dalam melahirkan produk-produk hukum fiqh, *al-mashlahah al-mursalah* telah digunakan oleh para imam mazhab. Ini menunjukkan bahwa *al-mashlahah* telah mendapat perhatian yang cukup. Dan ini tentu saja dengan asumsi bahwa *al-mashlahah* memiliki kelebihan tersendiri di banding metode-metode lainnya. Pada tahap yang paling awal, pengumpulan al-Qur'an kasus paling banyak diidentifikasi sebagai *istinbath* yang didasarkan atas kemaslahatan.³³

Menurut Abdul Wahab Khallaf, *masalah mursalah* merupakan *masalah* yang tidak memiliki ketentuan hukum dari syari' untuk mencapainya, dan juga tidak ada bukti yang menunjukkan pengakuan atau penolakannya.³⁴ Dari definisi yang telah dijelaskan ini bisa dikatakan bahwa yang dimaksud *masalah mursalah* merupakan suatu kemaslahatan yang ditujukan untuk suatu kebaikan. Dalam sejarahnya *masalah mursalah* dalam Islam sering dianggap sebagai suatu prinsip yang dijadikan dasar dalam menerapkan suatu produk hukum. Hal ini diikuti dengan adanya keyakinan bahwa setiap *masalah* itu legal dan yang legal berarti *masalah*. Pandangan ini sendiri telah lama berkembang dalam sejarah Islam termasuk pada masa sahabat.

Syarat-syarat *masalah* dijadikan sebagai dalil hukum menurut al-Gazali, ada tiga syarat yang perlu dipertimbangkan terlebih dahulu diantaranya adalah:

1. Sesuai dengan maksud syara' dan tidak bertentangan dengan dalil yang qat'i.
2. *Maslahah* tersebut dapat diterima oleh akal sehat.
3. *Maslahah* bersifat *dharuri*, yaitu untuk memelihara salah satu hal yaitu: Agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta (*al-dharuratul hamzah*).³⁵

Persyaratan yang diajukan oleh para ulama tersebut adalah persyaratan logis yang dapat mencegah penggunaan *al-mashlahah* yang terputus dari akar dan menyimpang dari intinya, serta menghindari pengaruh hawa nafsu dan syahwat terhadap nash-nash dengan alasan *masalah*. Para ulama telah mengelompokkan hukum Islam menjadi dua kategori, yaitu ibadah (*mahdhah*) dan *mu'amalah*. Dalam hal pelaksanaan *masalah*, baik di bidang ibadah maupun *mu'amalah*, mereka sepakat bahwa nash-lah menjadi acuan utama, mencakup kemaslahatannya, rinciannya, dan sebagainya.³⁶ Syarat-syarat *masalah* dijadikan sebagai dalil hukum menurut al-Gazali, ada tiga syarat yang perlu dipertimbangkan. Dalam pemberlakuan tarif hemat ojek online, maka berikut analisa selengkapanya:

Pertama, Sesuai dengan maksud syara' dan tidak bertentangan dengan dalil yang qat'i. Pemberlakuan tarif hemat ojek online kemudian berkaitan dengan adanya regulasi adanya kebebasan dari pihak developer untuk menentukan tarif ideal bagi driver, namun dengan tidak melebihi batas maksimum dan minimum tarif tersebut. Termasuk di Kota

³² Taufiq, 'Al-Maslahah Sebagai Sumber Hukum Islam (Studi Pemikiran Imam Malik Dan Najm Al-Din Al-Thufi)'.

³³ Mukhsin Nyak Umar, *Al-Mashlahah Al-Mursalah*, 2017 <[https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/12470/1/Buku al-Mashlahah Lengkap.pdf](https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/12470/1/Buku%20al-Mashlahah%20Lengkap.pdf)>.

³⁴ Abdullah Wahab Khallaf, *Ilmu Ushulul Fiqh*, terj. Noer Iskandar al-Bansany, *Kaidahkaidah Hukum Islam*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, Cet-8, 2002, 123.

³⁵ Darmawati, *Ushul Fikih Metode Tarjih*. 8

³⁶ Taufiq, 'Al-Maslahah Sebagai Sumber Hukum Islam (Studi Pemikiran Imam Malik Dan Najm Al-Din Al-Thufi)' .48.

Malang itu sendiri. Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Kp 667 Tahun 2022 mengatakan bahwa tarif hemat dalam hal ini masuk kategori Zona I yang berwilayahkan Sumatera, Jawa di luar Jabodetabek, dan Bali, tarif batas bawah: Rp 2.000 per km Tarif Batas Atas: Rp 2.500 per km Biaya Jasa Minimal: Rp 8.000 – Rp 10.000 untuk empat km pertama. Artinya dengan adanya tarif hemat diluar tarif tersebut adanya tarif hemat ojek online justru bisa menjaga kesejahteraan kerja driver dari segi pendapat, dalam konteks “masalah sesuai dengan maksud syara’ dan tidak bertentangan dalil qat’i manapun” dalam ini menurut penulis berkaitan dengan menjaga harta (*hifd al-mal*). Selain adanya regulasi ini berkaitan dengan syarat yang pertama ini juga diperkuat dengan hasil wawancara peneliti, dalam tabel berikut ini:

Kedua, masalah tersebut dapat diterima oleh akal sehat. Pemberlakuan tarif hemat ojek online meskipun menuai dinamikanya dalam implementasinya nyatanya sama sekali tidak berpengaruh pada pendapatan ojek online, dari 4 narasumber yang Peneliti lakukan, semuanya mengatakan bahwa mereka tidak keberatan atas adanya fitur dan promo ini. Mereka merasa bahwa justru dengan adanya fituri ini dapat berpotensi positif dengan banyaknya pelanggan yang masuk, dan tidak sedikit dari pelanggan pula menunggu fitur ini muncul. Artinya permbelakuan tarif hemat ojek online nyatanya memberikan manfaat yang begitu besar bagi driver, dan secara akal sehat hal ini justru menguntungkan karena bisa saja meningkatkan kesejahteraan kerja driver.

Ketiga, masalah bersifat *dharuri*, yaitu untuk memelihara salah satu hal yaitu: Agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta (*al-dharuratul hamzah*). *Masalah* bersifat *dharuri*, yaitu untuk memelihara: agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta (*al-dharuratul hamzah*). Dari segi konteksnya ini menurut peneliti setidaknya sudah sesuai dari segi Agama, akal, keturunan, dan harta sebagaimana masalah bersifat *dharuri*. Namun menurut Peneliti dari segi menjaga jiwa masih belum terpenuhi, karena menurut Peneliti memang driver online bisa terbantu dengan banyaknya orderan yang masuk, tapi disisi lain mereka tidak mendapatkan akomodasi khusus ketika menjalankan fitur tarif hemat ini. Ibaratnya, banyak orderan yang masuk membuat mereka kerja dengan ekstra, tantangan cuaca ekstrim dan kemacetan terutama yang terdapat di Kota Malang, paradigma mereka tidak akan menghalangi mereka selagi mendapatkan banyak orderan. Peneliti melihat ada resiko kecelakaan yang bisa saja terjadi mengingat driver mengejar target tinggi dengan adanya fitur ini, sehingga berdasarkan hal ini menurut Peneliti belum sesuai dari masalah bersifat *dharuri* dari segi menjaga jiwa.

Kesimpulan

Pemberlakuan tarif hemat ojek online terhadap kesejahteraan kerja driver di Kota Malang, sudah sesuai dengan Pasal 2 huruf f Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos yang mengatur tentang tarif ojek online. Keberadaan tarif hemat ojek online untuk kesejahteraan kerja driver dilihat dari pendapatan yang layak, jaminan sosial, dan perlindungan hukum sudah terpenuhi karena Informan yaitu driver menganggap bahwa tarif hemat ojek online bisa membantu meningkatkan pendapatan mereka, sehingga berdasarkan hal demikian maka sudah sesuai. Dalam perspektif *masalah mursalah* pemberlakuan tarif hemat ojek online sudah sesuai dengan prinsip sesuai dengan maksud syara’ dan tidak bertentangan dengan dalil yang qat’i, masalah tersebut dapat diterima oleh akal sehat, dan *masalah* bersifat *dharuri*, yaitu untuk memelihara salah satu hal yaitu: agama, akal, keturunan, dan harta (*al-dharuratul*

hamzah), namun belum sesuai dengan konsep menjaga jiwa karena tidak memperhatikan tingkat keamanan driver pada saat memaksimalkan fitur ini dengan bekerja lebih keras.

Daftar Pustaka:

- Ayumsari. Ratri. "Peran Dokumentasi Informasi Terhadap Keberlangsungan Kegiatan Organisasi Mahasiswa." Tibanndaru: *Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi* Volume 6 Nomor 1, April 2022.
- Ferdila, Merdiana, Kasful Anwar. "Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi." *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*. Volume 6, Nomor 2, December 2021
- Jaribah bin Ahmad Al-Haritsi. 2010. *Fikih Ekonomi*, Umar bin Al-Khathab, terj. Asmuni Solihan. Jakarta: Khalifa
- Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia Dalam Repositori Institusi Sumatera Utara.
- Lumina.blog. Kenali Tugas, Kelebihan, dan Penghasilan dari Driver Ojek Online! <https://lumina.mba/blog/driver-ojek-online>
- Merdiana Ferdila1 dan Kasful Anwar Us2. Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*. Volume 6, Nomor 2, December 2021/
- Mukti Fajar ND. Yulianto Achmad. 2019. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Rahardjo, Satjipto. 2000. *Ilmu Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti,
- Soekanto, Soerjono. 2006. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press
- Syarifuddin, Amir. 2011. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Prenada Media Group
- Sandi, Ferry. Ribuan Driver Ojol Demo, Menhub Buka Suara Bilang Begini. *CNBC Indonesia*. 29 Agustus 2024. Dilansir pada 03 September 2024. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20240829174425-4-567559/ribuan-driver-ojol-demo-menhub-buka-suara-bilang-begini>
- Santoso, Agus. *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014.
- Wahab Khallaf, Abdullah. 2022. *Ilmu Ushulul Fiqh*, terj. Noer Iskandar al-Bansany, *Kaidah-kaidah Hukum Islam*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.