

## OJEK ONLINE DALAM BINGKAI HUKUM NASIONAL DAN SYARIAT ISLAM

Ihsan Helmi Lubis  
Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan  
[ihsan@iain\\_padangsidempuan.ac.id](mailto:ihsan@iain_padangsidempuan.ac.id)

### Abstract

*Ojek is one of the modes of transportation that existed since ancient times and is one of the transportation services of people/goods. In Indonesia there are 2 types of motorcycle taxi ojek both conventional and ojek online. The difference is if the motorcycle taxi online, consumers who order ojek service through a smartphone application that is connected to the internet and can be done anywhere either at home, office and so on, whereas if conventional motorcycle taxi can only be found when the consumer look for it at certain points. The purpose of this study is to answer the doubts of the public about the position of motorcycle tax law online both in terms of positive law applied in Indonesia as well as in terms of Islamic Law. The result of this research is that the motorcycle taxi is legally positive allowed or legalized by postprescription operated by President Joko Widodo. Meanwhile, if from the eyes of Islamic Law of ojek online is legalized for bringing goodness from society and country because it can reduce unemployment.*

*Key Word: Conventional Ojek, Online Ojek, Positive Law, Islamic Law*

### A. Pendahuluan

Ketertiban dan keteraturan manusia dalam masyarakat merupakan tujuan dibentuknya suatu hukum di Indonesia, hal ini dikarenakan kedua komponen tersebut tidak bisa dipisahkan atau saling memengaruhi dan melengkapi satu sama lain.<sup>1</sup>

Roda pemerintahan dalam suatu Negara tentunya memiliki aspek-aspek yang ingin dicapai guna kemajuan ekonomi dan pembangunan, satu diantaranya adalah memajukan kesejahteraan masyarakat di Negara tersebut.

Perkembangan teknologi dan informasi, dewasa ini hadir dalam bidang transportasi dengan menggunakan layanan melalui aplikasi ponsel pintar (*smartphone*) seperti Go-Jek, Grabbike, Uber-Jek, Lady-Jek, Blu-Jek dan Top-Jek.<sup>2</sup>

Ojek dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia didefinisikan sebagai sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau

---

<sup>1</sup> M. Bakri, *Pengantar Hukum Indonesia* (Malang: IKIP Malang, 1995), hlm. 13.

---

<sup>2</sup> Aghnia Ghassani Harish and Aditya Wardhana, "Analisis Faktor-Faktor Pembentuk Preferensi Konsumen Go-Jek Di Kota Jakarta the Analysis of Factors Forming Consumer Preference Go-Jek in Jakarta City", *E-Proceeding of Management*, Vol. 3, No. 2, 2016, hlm. 2061.

penyewanya.<sup>3</sup> Sedangkan ojek online adalah suatu bentuk jasa pengantaran barang maupun manusia ke berbagai wilayah/ dari satu wilayah ke wilayah lain yang metode pemesanannya menggunakan aplikasi (di install di *play store*). Dengan kata lain perbedaan keduanya adalah bahwa ojek online dipesan konsumen dengan sebuah aplikasi yang terhubung dengan internet dan dapat dilakukan dimanapun sedangkan ojek konvensional hanya dapat ditemui bila si konsumen mencarinya di titik-titik tertentu.<sup>4</sup>

Hadirnya transportasi online ini tidak lepas dari penilaian masyarakat. Satu pihak menyatakan bahwa kehadiran transportasi berbasis online ini telah membantu masyarakat untuk mendapatkan jasa layanan yang cepat, tepat, dan murah. Di pihak lain khususnya kalangan akademisi dan praktisi pemerintah mempertanyakan tentang legalitas transportasi online tersebut sebagai angkutan umum, terkait tentang perizinannya dan terkait pengawasannya, mengingat dalam peraturan perundang-undangan belum ada secara khusus mengaturnya.

Jika kita lihat dari kaca mata Syariat Islam, Islam tidak mengatur secara jelas tentang hukum menggunakan layanan ojek online, namun Islam mewajibkan setiap

hambanya untuk mencari nafkah di jalan yang hak, artinya tidak bertentangan dengan syariat Islam serta hukum telah diterapkan di suatu daerah bahkan negara jika itu mendatangkan kemaslahatan untuk masyarakatnya.

## B. Metodologi Penelitian

Sebuah artikel ilmiah tentunya tidak terlepas dari aturan-aturan yang dijadikan sebagai acuan dalam suatu tulisan.

Jenis penelitian terdiri dari *field research* dan *library research*, khusus untuk penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian yang kedua dengan pendekatan perundang-undangan guna melihat seberapa jauh permasalahan ataupun problematika ini diatur oleh hukum positif di Indonesia. Apakah ia memiliki legalitas hukum atau sebaliknya tidak memiliki legalitas hukum.

Adapun sumber data dalam penelitian ini diperoleh dari bahan hukum primer (undang-undang dan diskresi Presiden) dan hukum sekunder (buku, jurnal dan internet). Sedangkan tipe penelitian dalam artikel ini adalah deskriptif-analitis. Hal ini dipakai guna mengetahui secara detail dan terperinci dasar dari problematika yang diteliti.

## C. Pengertian Transportasi dan Manfaat Transportasi

Menjadi bangsa yang besar dan makmur adalah cita-cita setiap negara yang ingin menjadi Negara berkembang bahkan menjadi Negara maju. Namun ada aspek yang

---

<sup>3</sup> Meity Taqdir Qadratilah, *Kamus Bahasa Indonesia Untuk Pelajar Badan Pengembangan Dan Pembinaan Bahasa* (Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2011), hlm. 138.

<sup>4</sup> FD. Amajida, "Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" Di Jakarta", *Informasi*, Vol. 46, No. 1, 2016, hlm. 116.

harus ataupun wajib dimiliki guna mencapai cita-cita tersebut, yaitu mampu memanfaatkan tanah menjadi tanah yang subur dan produktif, setiap masyarakatnya ataupun sumber daya manusianya memiliki minimal satu *skill* ataupun keterampilan yang terasah dan berkembang serta mudahnya aspek transportasi manusia maupun barang<sup>5</sup> agar roda perekonomian tidak terhambat sehingga berkembang dan maju.

Sarana transportasi merupakan hal mendasar yang harus diberikan perhatian lebih karena memberikan kontribusi dalam mobilitas manusia setiap harinya. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya maksimal agar mengandung unsur-unsur yang tidak merugikan konsumen. Transportasi juga berpengaruh terhadap beberapa kegiatan, misalnya perekonomian, jasa ekspedisi.<sup>6</sup>

Asal kata transportasi adalah *transportare*, *trans* bermakna seberang dan *portare* bermakna mengangkut.<sup>7</sup>

Transportasi juga dapat dimaknai sebagai suatu bentuk upaya memindahkan menjalankan

Sedangkan menurut Fidel Miro transportasi merupakan *an attempt to move*,

*move, transport, or divert objects from one place to another.*<sup>8</sup> Objek yang dimaksud disini dapat berupa barang ataupun orang. Sedangkan transportasi online adalah suatu bentuk pelayanan dalam bidang transportasi yang menjadikan media internet sebagai alat penghubung antara konsumen dengan distributor mulai dari pemesanan sampai kepada pembayaran suatu barang ataupun jasa.<sup>9</sup>

Transportasi darat, laut, dan udara merupakan tiga kategori dalam sebuah transportasi.

Transportasi darat menjadi pilihan utama masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya bahkan ketergantungan masyarakat sudah masuk dalam kategori kebutuhan primer dikarenakan transportasi darat mampu mempersingkat waktu perjalanan.

Transportasi ataupun jasa pengangkutan manusia dan barang merupakan sarana dan prasarana yang memberikan implikasi nyata bagi perekonomian suatu Negara karena denganya mampu mendorong laju pertumbuhan ekonomi menjadi lebih stabil dan baik.<sup>10</sup> Dengan kata lain

<sup>5</sup> RA Sasmita, *Manajemen Pembangunan Transportasi* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), hlm. 5.

<sup>6</sup> I. Farida, "Analisis Pengaruh Bauran Pemasaran 7P Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Gojek Online", *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis (JRMB) Fakultas Ekonomi UNIAT*, Vol. 1, No. 1, 2016, hlm. 31.

<sup>7</sup> Sugianto and M A Kurniawan, "Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi Dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi", *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, Vol. 1, No. 2, 2020, hlm. 51.

<sup>8</sup> GY. Pratama, dkk "Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen", *Diponegoro Law Review*, Vol. 5, No. 3, 2016, hlm. 2.

<sup>9</sup> Ihsan H. Lubis, "Putusan Mahkamah Agung Nomor. 37/P/HUM/2017 (Ditinjau Dari Asas Keadilan)", *Yurisprudencia: Jurnal Hukum Ekonomi*, Vol. 7, No. 1, 2021, hlm. 2.

<sup>10</sup> A. Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 11.

perkembangan suatu daerah maupun masyarakat tergantung pada perkembangan transportasi atau sebaliknya.<sup>11</sup>

Peranan transportasi dalam kehidupan manusia dianalogikan seperti urat nadi. Urat nadi berfungsi mengalirkan darah keseluruh tubuh agar tetap sehat. Kesehatan manusia memenuhi berbagai syarat, yaitu dari aspek-aspek fisik, psikis, dan biologis. Demikian pula dengan transportasi yang memberikan manfaat diberbagai bidang diantaranya, bidang ekonomi, sosial, dan politik.

Kebermanfaatan yang dapat dinikmati dari suatu transportasi bukan hanya bersifat tunggal, tetapi memiliki banyak manfaat dalam kehidupan manusia, masyarakat dan pembangunan.

#### **D. Kedudukan Ojek Online Ditinjau Dari Hukum Positif**

Ojek merupakan moda transportasi yang sudah ada sejak zaman dahulu dan sangat diminati oleh masyarakat perkotaan karena dengan menggunakan jasa ojek, masyarakat dapat terhindar dari macetnya lalu lintas yang apabila ditempuh dengan menggunakan angkutan kota, taksi ataupun bus harus mengeluarkan waktu yang tidak sedikit. Hal lain, ojek memiliki beberapa keistimewaan, yaitu mampu melewati berbagai jenis rintangan ataupun medan yang sempit seperti gang kecil yang biasa

diistilahkan masyarakat dengan jalan tikus, jalanan yang rusak serta tanjakan dan penurunan yang sangat berbahaya.<sup>12</sup> Atas dasar ini dapat dikatakan bahwa ojek merupakan jenis transportasi yang mampu mengakomodir kebutuhan masyarakat selaku konsumen didalam suatu wilayah khususnya wilayah perkotaan.

Kendala dalam beroperasi ataupun melakukan kegiatan usaha pada ojek konvensional maupun ojek online adalah terkait dengan legalitas hukum yang berlaku di Indonesia yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22/2009). Dalam UU tersebut belum dinyatakan ataupun diatur secara khusus bahwa ojek konvensional dan ojek online termasuk moda transportasi yang legal dan masuk kategori angkutan umum.

Pada prinsipnya kendaraan/transportasi terbagi kepada dua jenis, yaitu kendaraan bermotor yang terdiri dari sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Transportasi ini ada yang berbentuk perseorangan dan ada juga yang berbentuk umum. Sedangkan jenis yang kedua adalah kendaraan tidak bermotor yang merupakan jenis kendaraan ataupun transportasi yang masih menggunakan tenaga manusia dan

---

<sup>11</sup> Marigan M. Simbolon, *Ekonomi Transportasi* (Jakarta: : Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 4.

---

<sup>12</sup> Dewi Handayani, dkk "Kelayakan Finansial Layanan Ojek Di Kabupaten Wonogiri Jawa Tengah", *Jurnal Transportasi*, Vol. 1, No. .2, 2011, hlm. 136.

hewan sebagai alat penggeraknya (pasal 47 ayat (1, 2 dan 2) UU. No. 22/2009).

Ketentuan diatas tentunya secara jelas dan terperinci menyatakan bahwa ojek online tidak masuk dalam kategori kendaraan/transportasi umum. Selain itu ada ketentuan yang menyatakan bahwa transportasi umum orang dan barang hanya dapat dioperasionalkan dengan menggunakan transportasi bermotor umum. (pasal 138 ayat (3)).

Selain hal diatas, sebagaimana yang telah penulis paparkan, terdapat dua jenis pelayanan transportasi orang dengan kendaraan bermotor umum yaitu angkutan orang dalam trayek yang terdiri atas transportasi dengan tujuan tertentu, taksi, dan angkutan kepentingan wisata (pasal 151). Sedangkan jenis kedua adalah angkutan orang tidak dalam trayek (pasal 140).

Jika ojek online dipersamakan dengan taksi, tentunya tidak bisa (bertentangan) karena jelas berbeda dalam segi pelayanannya. Hal ini dapat dilihat dari berbagai aspek misalkan kewajiban uji tipe dan uji berkala (pasal 49 ayat (1)) yang masuk kategori ini hanyalah mobil penumpang umum, bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan (pasal 53 ayat (1)).

Hal diatas diperkuat dan diperinci dengan beberapa persyaratan teknis dan layak jalan yang harus ataupun wajib dimiliki suatu transportasi, dimulai dari tahap pemeriksaan, tahap pengujian fisik dan terakhir tahap

pengesahan hasil uji transportasi yang dilaksanakan oleh unit pemerintah setempat, baik itu kota ataupun kabupaten, pihak agen tunggal pemegang merek dan pihak swasta yang sebelumnya telah ditunjuk dan memperoleh izin pemerintah (pasal 53 ayat (2 dan 3)). Dari kesemua pasal ini tidak ada satupun yang diterapkan dalam ojek online.

Pada hakekatnya menggunakan ojek online sebagai angkutan umum merupakan bentuk pelanggaran ataupun ketidakpatuhan terhadap regulasi yang berlaku di Indonesia karena sepeda motor/ojek online bukan termasuk kategori angkutan umum. Hal lain yang menjadi kelemahan ojek adalah minimnya keselamatan dan keamanan yang didapatkan oleh pengguna jasa ataupun konsumen sehingga tidak dapat dijadikan sebagai sarana transportasi public. Tentunya dengan tidak adanya alas hokum ataupun payung hokum sepeda motor (ojek online) akan berakibat kepada tidak harmonisnya antara kepatuhan ataupun keteraturan dengan kenyamanan dalam ranah lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>13</sup>

Kenyataannya, Ojek online tetap beroperasi sebagai angkutan paratransit umum, yang disebabkan oleh berbagai aspek. Ojek online memiliki potensi yang bisa menguntungkan banyak pihak, khususnya driver sebagai produsen dan masyarakat

---

<sup>13</sup> "S. Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2012), hlm. 16.

seagai konsumen apabila memiliki legalitas hokum yang jelas.

Oleh karena tidak legalnya ojek online dalam pengangkutan orang dan/atau barang tersebut, pada mulanya pemerintah dalam hal ini kementerian Perhubungan telah mengeluarkan surat larangan atas beroperasinya ojek online dengan surat pemberitahuan Nomor. UM.3012/1/21/Phb/2015 ditandatangani oleh Ignasius Jonan (Menteri Perhubungan saat itu), pada tanggal 09-11-2015.<sup>14</sup> Hal yang menjadi pertimbangan dalam menerbitkan larangan ini adalah munculnya beragam masalah dari layanan tersebut, seperti konflik internal antar pengendara ojek yang berakibat kepada banyaknya ditemukan tindak kriminal, kesenjangan pendapatan serta keselamatan dan keamanan pengguna jasa (konsumen).

Namun, surat larangan tersebut dicabut dalam sehari oleh Presiden Joko Widodo yang menyatakan bahwa ojek, seperti halnya Gojek, ada karena diperlukan untuk masyarakat, sehingga aturan yang ditetapkan tidak boleh merugikan masyarakat.<sup>15</sup>

Mendengar pernyataan tersebut, Menteri Perhubungan akhirnya mencabut larangan tersebut, Menteri Perhubungan menjelaskan, bahwa ojek online bukan

kategori angkutan publik sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22/2009. Namun secara *de facto* masyarakat masih membutuhkan dan bergantung pada ojek dalam kegiatan sehari-harinya karena sampai dengan saat ini pemerintah belum mampu menyediakan angkutan public yang layak dan memadai untuk menunjang kebutuhan masyarakat tersebut.

Atas dasar itu, tentunya sangat kaku apabila pemerintah melarang ojek online untuk beroperasi. Sehingga untuk sementara waktu pemerintah memberikan keleluasaan dan kebebasan kepada ojek online untuk beroperasi sampai transportasi public yang layak terpenuhi sebagaimana tuntutan masyarakat.

Tindakan diskresi oleh presiden yang membuat ojek online untuk sementara legal, tindakan diskresi presiden pada dasarnya adalah tindakan yang sah atau legal. Bagir Manan berpendapat bahwa hukum tertulis akan selalu mempunyai cacat bawaan ataupun cacat buatan. Selain itu hukum yang menjadi bagian dari kehidupan masyarakat dalam berbuat ataupun bertindak mencakup aspek yang sangat luas dan kompleks, akibatnya akan terdapat banyak permasalahan yang tidak dapat dijabarkan dalam hokum tertulis. Hukum tertulis juga bersifat stagnan, selalu tertinggal oleh pertumbuhan dan perkembangan dalam suatu masyarakat.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Rizal, "Akhirnya Menteri Perhubungan Cabut Larangan Go-Jek Dan Uber Beroperasi" dalam [www.idntimes.com](http://www.idntimes.com), diakses pada 17 November 2021.

<sup>15</sup> Susetyo Dwi Prihadi & Resty Armenia, "Menhub Larang Gojek, Jokowi: Aturan Jangan Bikin Rakyat Susah", dalam [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com), diakses pada 17 November 2021.

---

<sup>16</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), hlm. 95.

Sehingga asas legalitas tidak mutlak, akan tetapi memiliki relativitasnya sendiri.

Tindakan diskresi oleh presiden merupakan pengimplementasian atas Asas-Asas Umum Pemerintah yang Baik, dimana presiden menerapkan asas kebijaksanaan. Tindakan yang diambil presiden tidak berpaku kepada hukum tertulis karena hukum tertulis sering sekali tidak fleksibel cepat ketinggalan zaman yang berakibat kepada ketidakmampuan hukum tertulis untuk menjawab perkembangan masyarakat yang cepat dan dinamis

Pada hakekatnya pemerintah melakukan beberapa kegiatan yang harus berpedoman pada hukum tertulis, namun karena terdapat kelemahan dan celah dalam pelaksanaannya. pemerintah memiliki kewenangan membuat kebijakan yang berasaskan kepentingan umum.

#### E. Kedudukan Ojek Online Ditinjau Dari Syariat Islam

Pada hakekatnya dalam Islam tidak mengatur secara terperinci mengenai hukum menggunakan layanan ojek online, namun dalam Islam mewajibkan setiap hambanya untuk mencari nafkah di jalan yang haq (benar), artinya tidak bertentangan dengan syariat Islam. Selain itu, dalam Islam rakyat ataupun warga negara diwajibkan untuk mengikuti kebijakan pemimpin/pemerintah

selaku penyelenggara kebijakan negara. Hal ini sesuai kaidah fiqh yaitu sebagai berikut:<sup>17</sup>

تصرف الإمام الرعية منوط بالمصلحة

Maksud dari kaidah diatas adalah bahwa suatu ketetapan ataupun kebijakan pemimpin/pemerintah disuatu wilayah harus berdasarkan kepada kebaikan rakyatnya ataupun penduduknya.

Namun, meskipun demikian, ketetapan pemimpin/pemerintah tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum ataupun kemaslahatan. Artinya tidak boleh pemimpin/pemerintah membuat suatu kebijakan ataupun peraturan yang hanya menguntungkan segelintir orang ataupun kelompok, demikian juga halnya, hanya menguntungkan diri secara pribadi. Hal ini dikarenakan pemimpin/pemerintah merupakan pengemban kesengsaraan rakyat.

Kaidah diatas merujuk kepada pernyataan Imam Asy-Syafi'I, yaitu:

مَنْزَلَةُ الْإِمَامِ مِنَ الرَّعِيَّةِ مَنْزَلَةُ الْوَالِيِّ مِنَ الْيَتِيمِ

Dari kaidah diatas dapat kita pahami bahwa kedudukan pemimpin/pemerintah dalam suatu pemerintahan merupakan kedudukan yang tidak berbeda antara anak yatim dengan walinya. Hal ini bersumber dari fatwa Khalifah Umar bin Khattab, yaitu;<sup>18</sup>

<sup>17</sup> M. Kurdi Fadal, *Kaidah-Kaidah Fikih* (Jakarta: CV. Artha Rivera, 2008), hlm. 117.

<sup>18</sup> A. Djazuli, *Fikih Siyasah Implementasi Kemaslahatan Umat Dalam Rambu-Rambu Syari'ah*

إِنِّي أَنْزَلْتُ نَفْسِي مِنْ مَالِ اللَّهِ  
مَنْزِلَةً وَلِيِّ الْيَتِيمِ إِذَا حَتَّجْتُ أَخَذْتُ  
مِنْهُ وَإِذَا أَيْسَرْتُ رَدَدْتُهُ  
وَإِذَا اسْتَعْنَيْتُ اسْتَعْفَفْتُ

Dari fatwa yang telah penulis paparkan di atas dapat di asumsikan bahwa seseorang yang menjadi wali atas anak yatim mempunyai hak penuh atas seseorang yang dibawah perwaliannya ataupun anak yatim, baik itu dalam hal mengambil manfaat dari harta anak yatim tersebut untuk keperluan si anak ataupun sebaliknya tidak mengambil sama sekali harta tersebut.

Begitu juga dengan Khalifah Umar selaku penguasa ataupun pemimpin umat Islam pada waktu itu yang mempunyai hak penuh atas umat Islam ataupun rakyatnya. Tentunya dibawah kepemimpinannya, Khalifah Umar menjadi penentu nasib dari rakyat yang dipimpinnya, apakah hokum yang ditetapkan antara penguasa/pemerintah dengan rakyat sama ataupun merata tanpa pandang bulu, kestabilan ekonomi, keamanan, ketertiban, kesejahteraan dan kedamaian atau sebaliknya membawa rakyatnya kepada kehancuran dengan tidak menerapkan keputusan berdasarkan kemaslahatan rakyatnya.

Adanya seorang pemimpin merupakan suatu hal yang menjadi kebutuhan suatu

bangsa ataupun negara, karena tanpa mereka, suatu negara akan mengalami kemunduran bahkan kehancuran. Rasulullah saw. Menegaskan dalam haditsnya yang bermakna pada dasarnya, setiap orang memimpin dan bertanggung jawab atas diri mereka sendiri. Demikian pula Presiden atau khalifah akan menjadi pemimpin umatnya dan akan bertanggung jawab atas kepemimpinannya.<sup>19</sup>

Jika kaidah-kaidah yang telah penulis paparkan diatas kita kaitkan dengan diskresi yang dilakukan oleh Presiden Joko Widodo terhadap ojek online. Tentunya hal ini selaras dengan Syariat Islam karena mengacu kepada kemaslahatan umum yang dengan jelas beliau menyatakan Gojek ataupun transportasi online hadir karena dibutuhkan oleh masyarakat.

Transportasi berbasis online, baik itu Gojek, Uber, Grab dan lain sebagainya telah mampu menjawab tantangan perkembangan zaman yang serba instan, mudah, praktis dan efisien serta telah mampu membuka peluang bisnis bagi penyedia jasa. Pasalnya, layanan aplikasi ini bukan hanya sebatas ojek ataupun mengantarkan konsumen ke tempat tujuannya tetapi lebih dari itu, misalkan layanan pengantar makanan, pengiriman barang, belanja harian, dompet digital dan lain sebagainya. Keuntungan yang diambil dari perkembangan zaman tersebut adalah akan semakin banyak masyarakat yang ikut andil

---

(Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2009), hlm. 147.

---

<sup>19</sup> M. Usman, *Kaidah-Kaidah Ushuliyah Dan Fiqhiyah* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 1997), hlm. 144.



dalam industry ini, tentunya akan membuat harga menjadi stabil, transparan dan murah karena persaingan usaha yang sehat. Selain itu, layanan ojek online mampu mengurangi inefisiensi transportasi umum yang selama ini menjadi pilihan masyarakat. Inefisiensi ini dapat kita lihat dari tingginya biaya ataupun ongkos yang harus dibayarkan oleh konsumen, Namun layanan yang didapatkan konsumen masih sangat jauh dari yang seharusnya ataupun masih dibawah standart.

Selain itu, bisnis ojek dengan menggunakan media daring telah mampu memindahkan dan mengorganisir ojek informal. Hal ini akan berdampak baik terhadap keamanan dan kenyamanan bagi konsumen selaku pengguna jasa ojek online. Keuntungan lain dari ojek online ini adalah telah berkontribusi membantu pemerintah menyediakan transportasi dengan harga yang murah. Keberadaan ojek online juga mampu memperluas akses terhadap pelanggan yang tidak satu lokasi dengan drivernya sehingga berakibat baik pada penghasilan driver, yang awalnya ojek hanya mendapatkan 5 (lima) orang pelanggan dalam 1 (satu) hari, tentunya dengan media daring ini tidak menutup kemungkinan mendapatkan 10 (sepuluh) atau lebih pelanggan dalam 1(satu) hari.

Tentunya hal ini perlu kita dukung bersama, baik itu dari pihak pemerintah secara khusus maupun masyarakat secara umum karena keberadaan ojek online ini telah memberikan kontribusi yang sangat baik dalam mengurangi pengangguran di tengah

perlambatan pertumbuhan ekonomi yang kita alami sekarang ini.

## F. Penutup

1. Kedudukan ojek online ditinjau dari hukum nasional diperbolehkan pasca diskresi yang dilakukan oleh Presiden Joko Widodo karena masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat dan telah memberikan kontribusi yang baik bagi pertumbuhan perekonomian.
2. Kedudukan ojek online ditinjau dari Syariat Islam diperbolehkan karena masalah yang didapatkan sangat besar bagi masyarakat.

## REFERENCES

- Amajida, FD, 2016, "Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" Di Jakarta", *Informasi*, Vol. 46, No. 1.
- Armenia, Susetyo Dwi Prihadi & Resty, 2021 "Menhub Larang Gojek, Jokowi: Aturan Jangan Bikin Rakyat Susah", dalam [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com).
- Bakri, M, 1995, *Pengantar Hukum Indonesia*, Malang: IKIP Malang.
- Benuf, Kornelius, and Muhamad Azhar, 2020, "Metodologi Penelitian Hukum Sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer", *Gema Keadilan*, Vol. 7, No. 1.
- Djazuli, A., 2009, *Fikih Siyasah Implementasi Kemaslahatan Umat Dalam Rambu-Rambu Syari'ah*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Fadal, M. Kurdi, 2008, *Kaidah-Kaidah Fikih*, Jakarta: CV. Artha Rivera.
- Farida, I, 2016 "Analisis Pengaruh Bauran Pemasaran 7P Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Gojek Online",

- Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis (JRMB) Fakultas Ekonomi UNIAT*, Vol. 1, No. 1.
- GY Pratama, dkk, 2016, "Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen", *Diponegoro Law Review*, Vol. 5. No. 3.
- Handayani, Dewi, Ria Asih Ariyani Soemitro, 2011, Indrasurya Budisatrya Mochtar, and Bambang Riyanto, "Kelayakan Finansial Layanan Ojek Di Kabupaten Wonogiri Jawa Tengah", *Jurnal Transportasi*, Vol. 11, No. 2.
- Harish, Aghnia Ghassani, dan Aditya Wardhana, 2016, "Analisis Faktor-Faktor Pembentuk Preferensi Konsumen Go-Jek Di Kota Jakarta the Analysis of Factors Forming Consumer Preference Go-Jek in Jakarta City", *E-Proceeding of Management*, Vol. 3. No. 2.
- HR, Ridwan, 2013, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Laksana, Fathalya, 2020, "Analisis Yuridis Terhadap Kasus Gugatan Perbuatan Melawan Hukum Atas Ketidakabsahan Peralihan Hak Milik Benda Bergerak (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1081/K/PDT/2018)", *Sol Justisio : Jurnal Penelitian Hukum*, Vol. 2, No. 2.
- Lubis, Ihsan H, 2021, "Putusan Mahkamah Agung Nomor. 37/P/HUM/2017 (Ditinjau Dari Asas Keadilan)", *Yurisprudencia: Jurnal Hukum Ekonomi*, Vol. 7, No. 1.
- Muhammad, Abdulkadir, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Qadratilah, Meity Taqdir, 2011, *Kamus Bahasa Indonesia Untuk Pelajar Badan Pengembangan Dan Pembinaan Bahasa*, Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan.
- Rifaldi, dkk, 2016, "Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/I Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta", *Epigram*, No. 13, No. 2.
- Rizal, 2021, Akhirnya Menteri Perhubungan Cabut Larangan Go-Jek Dan Uber Beroperasi, dalam [www.idntimes.com](http://www.idntimes.com).
- Salim, A, 2004, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sasmita, RA, 2014, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Simbolon, Marigan M, 2003, *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: : Ghalia Indonesia.
- Soekanto, S., 2012, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Sugianto, and M A Kurniawan, 2020, "Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi Dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi", *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, Vol. 1, No. 2.
- Usman, M, 1997, *Kaidah-Kaidah Ushuliyah Dan Fiqhiyah*, Jakarta: Rajagrafindo Persada.
- Yahya, Usman, 2015, "Konsep Pendidikan Anak Usia Sekolah Dasar (6-12) Tahun Di Lingkungan Keluarga Menurut Pendidikan Islam", *Jurnal Islamika*, Vol. 15, No. 2.