

Kebijakan tarif online (2021)_nasional berojs

by Rokhmat Subagiyo

Submission date: 09-Dec-2022 12:42PM (UTC+0700)

Submission ID: 1976094155

File name: 11._Kebijakan_tarif_online_2021__nasional_berojs.pdf (508.09K)

Word count: 7170

Character count: 46159

Kebijakan Penetapan Tarif Ojek Online Dalam Pandangan Maqashid Syariah

Rokhmat Subagiyo, Ahmad Budiman

Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Tulungagung

Email :rokhmatsubagiyo@iain-tulungagung.ac.id

Abstract

This paper aims to review the Online Ojek Tariff Determination Policy for the Minister of Transportation Regulation (Permenhub No. 12 of 2019) based on the View of Maqashid Syariah Imam Syatibi. This approach uses a qualitative approach to this type of literature research, with data collected to examine books and journals that are in accordance with this research. The method used is by analyzing the selected articles. The results showed that the maqashid sharia between passengers, drivers and online transportation operators was realized..

Keywords: *Online Motorcycle Taxi, Transportation Business, Maqashid Syariah*

Abstrak

Tulisan ini bertujuan untuk mengkaji Kebijakan Penetapan Tarif Ojek Online Peraturan Menteri perhubungan (Permenhub No 12 Tahun 2019) berdasarkan Pandangan *Maqashid Syariah* Imam Syatibi. Pendekatan ini menggunakan pendekatan kualitatif jenis *literature research*, dengan data dikumpulkan mengkaji buku-buku dan jurnal-jurnal yang sesuai dengan penelitian ini. Metode yang digunakan dengan menganalisis artikel-artikel yang terpilih. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *maqashid syariah* antara penumpang, pengendara dan operator transportasi online terwujud.

Kata kunci: Ojek Online, Bisnis Transportasi, *Maqashid Syariah*

Pendahuluan

Industri transportasi mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Diindikasikan dengan jumlah kendaraan yang meningkat tiap tahunnya diantaranya mobil penumpang umum, bis, mobil barang dan sepeda motor. Adapun model transportasi yang mengalami kenaikan paling tinggi yakni sepeda motor. Menurut data yang dirilis Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor dari tahun 2017 ke tahun 2018 meningkat sebesar 7,03%¹. Sebagaimana terlihat pada tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1: Perkembangan Kendaraan Bermotor

Jenis Kendaraan Bermotor	2014	2015	Persentase (Kenaikan/ Penurunan)	2016	Persentase (Kenaikan/ Penurunan)	2017	Persentase (Kenaikan/ Penurunan)	2018	Persentase (Kenaikan/ Penurunan)
Mobil Penumpang	12,599,038	13,480,973	7.00	14,580,666	8.16	15,423,968	5.78	16,440,987	6.59
Mobil Bis	2,398,846	2,420,917	0.92	2,486,898	2.73	2,509,258	0.90	2,538,182	1.15
Mobil Barang	6,235,136	6,611,028	6.03	7,063,433	6.84	7,289,910	3.21	7,778,544	6.70
Sepeda motor	92,976,240	98,881,267	6.35	105,150,082	6.34	111,988,683	6.50	120,101,047	7.24
Jumlah	114,209,260	121,394,185	6.29	129,281,079	6.50	137,211,818	6.13	146,858,759	7.03

¹ Badan Pusat Statistik and (BPS - Statistics Indonesia), "Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018," last modified 2019, <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>.

Sumber: diolah dari Badan Pusat Statistik, 2018

Tabel di atas terlihat bahwa bisnis sarana transportasi masih menjadi bisnis yang menarik bagi pelaku usaha. Indonesia sebagai negara berkembang mempunyai problem akut terkait kemacetan yang akut diantaranya, Jakarta, Surabaya, Medan dan kota-kota besar lainnya. Salah satu alternatif mengatasi permasalahan tersebut adalah penyedia jasa layanan transportasi memberikan fasilitas yang nyaman bagi penumpang yang memanfaatkannya. Dengan demikian pengguna kendaraan pribadi seperti mobil pribadi ataupun sepeda motor rela meninggalkan kendaraannya tersebut. Mereka bersedia menggunakan taksi *online*, ojek *online*, dan beraneka ragam akses kendaraan umum karena memberikan fasilitas yang nyaman.

Fenomena perkembangan teknologi informasi saat ini membantu konsumen menentukan pilihan transportasi umum yang murah dan mudah serta efisien baik dari aspek akses dan aspek biaya. Dalam hal pemesanan, penumpang diberi kemudahan dengan memanfaatkan aplikasi virtual dalam gadget yang bisa diakses secara fleksibel berdasar tempat dan waktu secara riil dan cepat. Penumpang dengan mudah bisa melakukan aktivitas yang membutuhkan mobiltas tinggi sesuai tujuan yang hendak dituju dengan mempunyai aplikasi ini.

Terlihat pergeseran pengertian pasar dari waktu ke waktu. Awalnya pasar didefinisikan hanya sebatas bertemunya pembeli dan penjual untuk bertransaksi secara ekonomi atau terkait faktor-faktor produksi lainnya². Mayoritas literatur ekonomi mendefinisikan pasar secara seragam, yaitu bertemunya penjual dan pembeli, atau tempat transaksi permintaan dan penawaran terjadi untuk memperoleh barang dan jasa³. Syarat transaksi dalam pasar terjadi jika kedua belah pihak telah sepakat mengenai harga dan jumlah. Namun, secara prinsip pasar tidak merujuk pada lokasi atau tempat tertentu, karena pasar tidak memiliki sekat-sekat geografis. Teknologi jaringan komunikasi modern menghilangkan batasan atau kendala wilayah. Dengan demikian, memungkinkan antara pembeli dan penjual tidak bertemu secara fisik.

Sejalan dengan jasa layanan sarana transportasi umum yang menghasilkan produk berbentuk jasa. Jumlah jasa yang ditawarkan dihitung sesuai dengan jarak dan beban yang diangkut. Aktivitas-aktivitas ekonomi seperti ini memperoleh biaya transaksi yang efisien. Dengan kata lain, biaya transaksi yang rendah akan berdampak terhadap tarif biaya yang diterapkan lebih murah dibanding sarana angkutan umum seperti taksi konvensional, mobil carteran, dan ojek pangkalan. Aplikasi virtual ini menyatu dengan telepon genggam telah dilengkapi dengan jumlah tagihan yang harus dibayarkan penumpang sehingga mempermudah penumpang. Hal ini sesuai dengan pendapat Yustika bahwa efisien tidaknya desain kelembagaan suatu organisasi atau usaha dapat

²N. Gregory Mankiw, *Pengantar Ekonomi Makro*, 7th ed. (Jakarta: Salemba Empat, 2018), hlm. 78.

³ Rokhmat Subagiyo, *Ekonomi Mikro Islam* (Jakarta: Alim's Publishing, 2016), hlm. 173.

diukur menggunakan alat analisis yaitu biaya transaksi⁴. Semakin mahal biaya yang terjadi dalam aktivitas ekonomi menunjukkan semakin tidak efisien kelembagaan yang didesain. Sebaliknya, semakin rendah biaya yang terjadi dalam kegiatan ekonomi berarti semakin efisien kelembagaan yang didesain.

Persaingan bisnis operator layanan jasa transportasi umum ketat. Diawali pada akhir Tahun 2014, dengan masuknya perusahaan Uber dan GrabTaxi sebagai operator layanan jasa transportasi umum secara *online*. Akan tetapi, saat itu tidak ada tanda atau sinyal apabila layanan ojek *online* akan menjadi bisnis yang besar. Bisnis transportasi berdasar permintaan penumpang mulai dikenal, karena keberadaan Uber menjadi kontroversi di Indonesia. Namun, waktu itu istilah ojek *online* belum dikenal. Seiring berjalannya waktu, Go-jek berkembang menjadi layanan jasa besar yang diawali dari aplikasi gadget. Selanjutnya diikuti oleh GrabTaxi dan Grab Bike.

Bisnis jasa transportasi *online* terus berkembang. Sejak tanggal 1 Mei 2019, telah diberlakukan Peraturan Menteri perhubungan (Permenhub No 12 Tahun 2019) berisi tentang aturan tarif atas dan bawah, dengan tidak menyebutkan secara pasti besaran tarif ojeknya. Sedangkan tiap daerah atau kota tidak sama besaran tarifnya. Hal ini menyebabkan terjadinya pro dan kontra terkait biaya jasa layanan transportasi *online* ini yang naik lebih dari separuh (50%) dibandingkan sebelum pemberlakuan aturan tersebut. Ditunjukkan komentar-komentar di media social seperti di twitter, facebook ataupun whatapps (WA).

Peraturan menteri perhubungan ini dinilai lebih menekankan terhadap aspek kenyamanan, keselamatan kedua belah pihak yaitu penumpang dan pengemudi ojek *online*. Apabila dilihat dari sisi pengemudi, berpotensi memberikan tambahan penghasilan. Adapun di sisi penumpang akan mewujudkan persaingan yang sehat antar operator ojek *online*. Selama setahun sejak kehadirannya, Gojek menjadi salah satu bisnis *start-up* paling terkenal di Indonesia. Dalam jangka waktu dua belas bulan, Gojek berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian diikuti oleh perusahaan *GrabTaxi* dengan layanan *GrabBike*.

Tujuan penetapan peraturan Menteri Perhubungan (Menhub) ini yaitu merealisasikan kenyamanan bersama. Dalam perspektif tujuan diterapkannya Syariah atau *maqashid Syariah* adalah *maslahab*. *Maslahab* merupakan sesuatu yang baik dan bisa diterima oleh akal. *Maslahab* berperan penting untuk mewujudkan keseimbangan dalam pemenuhan kebutuhan manusia sehari-hari. Didukung oleh pernyataan Syatibi mengenai kaidah *maqashid Syariah*, bertujuan terbentuknya kemaslahatan manusia di dunia dan akherat⁵. Selaras dengan pendapat Mohammed & Razak

⁴ Bhimo Rizky Samudro Alief Rakhman Setyanto, "Kajian Determinan Biaya Transaksi Taksi Konvensional Dengan Biaya Transaksi Taksi Online," in *Semnas Fekon 2006*, 2016, hlm.514–527.

⁵ Nurnazli, "Penerapan Kaidah Maqashid Syariah Dalam Produk Perbankan Syariah," *Ijtima'yya* 7, no. 1 (2014), hlm. 1–21.

bahwa terdapat tiga tujuan *maqashid syariah* antara lain mendidik individu, menegakkan keadilan, dan meningkatkan kesejahteraan .

Tulisan ini berusaha melihat kembali konsep *maqasid al-syariah* menurut Imam al-Syatibi dan kesesuaiannya dengan fenomena saat ini. Serta mengaitkan terhadap kebijakan penetapan tarif ojek *online* berdasar peraturan Menteri perhubungan (permenhub) No 12 Tahun 2019

Pembahasan

Perspektif Imam al-Syatibi tentang *Maqasid al-Syariah*

Imam al-Syatibi mempergunakan kata yang bermacam-macam terkait dengan *al-maqashid*. Diantaranya *maqasid al-syariah*, *al-maqasid al-syar'iyyah*, dan *maqasid min syar'i al-bukm*⁶. Namun, memuat maksud yang sama dengan definisi yaitu tujuan Allah SWT menurunkan hukum (*syari'at*).

Dari uraian sebelumnya terlihat substansi dari *maqasid al-syariah* adalah *kemaslahatan*. Definisi *mashlahah* secara sederhana adalah sesuatu yang baik dan akal sehat manusia mampu menerimanya^{7,8}. Maksudnya, dengan menggunakan akal, manusia mampu mengetahui *kemaslahatan* sebuah objek hukum. Menurut al-Syatibi yang dikutip oleh Zatadini terdapat dua sudut pandang dalam melihat *kemaslahatan* antara lain: *qashdu al-Syari'* (tujuan Tuhan) dan *qashd al-mukallaf* (tujuan manusia)⁹.

Maqasid al-syariah dalam arti *qashdu al-Syari'* mengandung empat aspek. Empat aspek itu antara lain:

(1) Tujuan Allah dalam menetapkan syariat atau hukum (*qashdu al-Syari' fi wadb'i al-syari'ab*). Menurut al-Syathibi, Allah menurunkan syariat (aturan hukum) kepada hamba-Nya tidak lain kecuali untuk memperoleh kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan (*jalb al-mashalih wa dar'u al-mafasid*)¹⁰. Dengan bahasa yang lebih mudah, aturan hukum yang diturunkan oleh Allah hanyalah untuk kemaslahatan manusia itu sendiri¹¹. Dalam kaitan ini, al-Syathibi mengikuti ulama-ulama sebelumnya membagi maslahat manusia kepada tiga klasifikasi penting yaitu: a) *dbaruriyyat* (primer); b) *bajjiyyat* (skunder) dan; c) *tabsinat* (tertier)¹².

⁶ zulkarnain abdurrahman, "teori maqasid al-syatibi dan kaitannya dengan kebutuhan dasar manusia menurut abraham maslow," *al-fikir* 22, no. 1 (2020): hlm. 52–70,

⁷ Muslimin Kara, "Pemikiran Al-Syatibi Tentang Masalah Dan Impelementasinya Dalam Pengembangan Ekonomi Syariah," *Assets* 2, no. 2 (2012), hlm.177.

⁸ Waryani Fajar Riyanto, "Peningkatan Kebutuhan Dalam Maqasid Asy-Syari'ah (Perspektif Ilmu Ekonomi Islam Kontemporer)," *Jurnal Hukum Islam (JHI)* 8, no. 1 (2010): 44–63,

⁹ Nabila Zatadini and Syamsuri Syamsuri, "Konsep Maqashid Syariah Menurut Al-Syatibi Dan Kontribusinya Dalam Kebijakan Fiskal," *AL-FALAH: Journal of Islamic Economics* 3, no. 2 (2018): hlm. 11–124.

¹⁰ Ami Syarifuddin, *Ushul Fiqih*, 4th ed. (Jakarta: Pranada Media Group, 2008), hlm. 21.

¹¹ Asy-Syatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ab* (Kairo: Musthafa Muhammad, n.d.), jilid 2, hlm.374.

¹² Prima Dwi Priyatno, Lili Puspita Sari, and Isti Nuzulul Atiah, "Penerapan Maqashid Syariah Pada Mekanisme Asuransi Syariah," *Journal of Islamic Economics and Finance Studies* 1, no. 1 (2020): hlm. 1–18.

(2) Tujuan Allah menurunkan syari'atnya untuk dapat dipahami (*qashdu al-Syari' fi wadb'i al-syari'ab lil ifham*). Agar syariat dapat dipahami, al-Syathibi menyebutkan ada dua hal penting yang berkaitan dengan hal ini yaitu: a). Syariat diturunkan dalam Bahasa Arab. Jadi untuk dapat memahaminya harus terlebih dahulu memahami seluk beluk tata bahasa Arab. al-Syathibi mengatakan: "Setiap orang yang hendak memahaminya, maka dia seharusnya memahami lidah Arab terlebih dahulu." b). Syariat bersifat *ummiyyah*. Artinya Syariat ini diturunkan kepada umat yang *ummi*, yang tidak mengetahui ilmu-ilmu lain, ia mengibaratkannya dengan keadaan mereka sama seperti ketika dilahirkan, tidak belajar ilmu apa-apa. Hal ini dimaksudkan agar syariat mudah dipahami oleh semua kalangan manusia karena pangkal syariat adalah kemaslahatan manusia.

(3) . Tujuan Allah dalam menetapkan syari'at adalah untuk dilaksanakan sesuai dengan yang ketentuannya (*qashdu al-Syari' fi wadb'i al-syari'ab li al-taklif bi muqtadbaha*). Dalam kaitan ini, al-Syathibi memfokuskan pada dua hal yaitu: a) taklif yang di luar kemampuan manusia (*at-taklif bima la yuthaq*): al-Syathibi mengatakan: "Setiap *taklif* (kewajiban) yang di luar batas kemampuan manusia, secara Syar'i *taklif* tersebut tidak dianggap sah meskipun akal membolehkannya"¹³. b) *taklif* yang di dalamnya terdapat *masyaqqab*, kesulitan (*al-taklif bima fibi masyaqqab*). Menurut al-Syathibi, adanya *taklif*, tidak dimaksudkan agar menimbulkan *masyaqqab* (kesulitan) bagi pelakunya (*mukallaf*) akan tetapi sebaliknya, di balik itu ada manfaat tersendiri bagi *mukallaf*.

(4) Tujuan Allah SWT menurunkan syariat untuk membawa hambanya ke bawah naungan hukum (*qashdu al-Syari' fi dukbul al-mukallaf tabta abkam al-syari'ab*). al-Syatibi menjelaskan bahwa syariat yang diturunkan oleh Allah SWT berlaku untuk semua hamba-Nya, tidak ada pengecualian selain dengan sesuatu yang sudah digariskan oleh syariat. Lebih lanjut dikatakan bahwa tujuan ditetapkan syariah adalah untuk membebaskan manusia dari belenggu hawa nafsu, sehingga akan muncul pengakuan secara sukarela sebagai hamba Allah SWT, sebagaimana ia tidak bisa melepaskan diri dari predikat sebagai hamba.

Keempat aspek yang telah disebutkan dapat diambil kesimpulan bahwa aspek pertama memuat dan mengandung substansi *maqashid Syariah*. Aspek kedua, ketiga dan keempat pada dasarnya merupakan penunjang aspek pertama sebagai aspke utama. Aspek pertama sebagai aspek utama bisa terealisasi dengan pelaksanaan taklif atau pembebanan kepada hamba sebagai aspek ketiga. Tanpa adanya pemahaman baik secara *lafzhi* atau *ma'nawi*, taklif tidak bisa dilakukan sebagai aspek kedua. Pengertian dan pelaksanaan taklif ini mampu membawa manusia berada di bawah lindungan hukum Tuhan, lepas dari hawa nafsu sebagai aspek keempat. Keterkaitan antara satu

¹³ Moh Toriquddin, "Teori Maqashid Syari'ah Perspektif Al-Syatibi," *Journal de Jure* 6, no. 1 (2014): hlm..33-47.

dengan lainnya tujuan syariat diciptakan untuk kemaslahatan manusia di dunia dan akhirat sebagai aspek inti bisa terwujud¹⁴.

Maqashid yang kedua yaitu tujuan Syari' kepada subyek hukum (*qasdu al-mukallaf*). Menurut al-Syathibi menekankan pada dua hal: (1) Tujuan Syari' kepada subyek hukum (*mukallaf*) adalah segala niat (maksud) dari perbuatan yang akan dilakukan harus sejalan dengan tuntunan syariat, sehingga dalam hal ini niat yang menjadi dasar dari suatu amal perbuatan. Niatlah yang menjadikan amal seorang menjadi sah dan diterima atau tidak sah atau tidak diterima, niatlah yang bisa menjadikan amal perbuatan menjadi suatu ibadah atau sekedar perbuatan biasa, menjadikan perbuatan menjadi wajib atau sunnat dan seterusnya. (2) Siapa pun yang menjalankan perintah Allah SWT akan tetapi mempunyai maksud dan niat lain tidak seperti yang dimaksudkan oleh syariat, maka perbuatannya dikategorikan batal.

Klasifikasi Maqasid al-Syariah

Imam al-Syatibi mengklasifikasikan kemaslahatan menjadi tiga (3) golongan, yaitu *dharuriyat*, *hajiyyat* dan *tabsiniyat*¹⁵. Pertama, kebutuhan *dharuriyat* ialah tingkat kebutuhan yang harus ada atau disebut dengan kebutuhan primer. Bila tingkat kebutuhan ini tidak terpenuhi, akan terancam keselamatan umat manusia baik di dunia maupun di akhirat kelak¹⁶. Menurut al-Syatibi ada lima hal yang termasuk dalam kategori ini, yaitu *hifz al-din* (memelihara agama), *hifz al-nafs* (memelihara jiwa), *hifz al-'aql* (memelihara akal), *hifz al-nasl* (memelihara keturunan), serta *hifz al-mal* (memelihara harta)¹⁷. Agar lima pokok ini terpelihara, syariat Islam diturunkan. Setiap ayat hukum yang turun selalu berkaitan dengan pemeliharaan lima hal ini.

Kedua, kebutuhan *hajiyyat* adalah kebutuhan-kebutuhan sekunder. Maksudnya, apabila kebutuhan *hajiyyat* tidak terealisasi tidak berdampak terhadap keselamatan manusia. Tetapi hanya akan mendapatkan kesukaran. Datangnya syariat Islam mengeliminasi semua hambatan dan kesukaran. Hukum *rukhsah* (keringanan) seperti bolehkan tidak berpuasa ketika dalam perjalanan atau sakit merupakan contoh dari kepedulian syariat Islam terhadap kebutuhan ini.

Ketiga, kebutuhan *tabsiniyat* yaitu tingkat kebutuhan pelengkap. Berarti jika tidak terpenuhi tidak akan mengancam eksistensi salah satu dari lima pokok di atas dan tidak pula menimbulkan kesulitan bagi manusia. Level kebutuhan ini menurut kelaziman adat istiadat yang berdasar pada tuntutan moral pada masyarakat.

¹⁴ Iffatin Nur and Muhammad Ngizzul Muttaqin, "Reformulating The Concept of Maṣlaḥah: From A Textual Confinement Towards A Logic Determination," *Justicia Islamica* 17, no. 1 (2020): hlm. 73–91.

¹⁵ Muchtar Ali, "Konsep Makanan Halal Dalam Tinjauan Syariah Dan Tanggung Jawab Produk Atas Produsen Industri Halal," *AHKAM : Jurnal Ilmu Syariah* 16, no. 2 (2016): hlm. 291–306.

¹⁶ Rokhmat Subagiyo, *Ekonomi Mikro Islam* (Jakarta: Alim's Publishing, 2016), hlm. 22.

¹⁷ Siska Lis Sulistiani, "Analisis Maqashid Syariah Dalam Pengembangan Hukum Industri Halal Di Indonesia," *Law and Justice* 3, no. 2 (2019): hlm.91–97.

Korelasi antara tiga level *maqashbi* ditetapkan secara berjenjang. Dari hal yang paling penting sampai kepada yang dianggap sebagai pelengkap¹⁸. Berikut ini hubungan ketiga tingkatan *al-maqashid* diantaranya:

1. *Maqashid dharuriyat* merupakan dasar bagi *maqashid hajiyat* dan *maqashid tabsiniyat*.
2. Kerusakan pada *maqashid dharuriyat* akan membawa kerusakan pula pada *maqashid hajiyat* dan *maqashid tabsiniyat*.
3. Sebaliknya, kerusakan pada *maqashid hajiyat* dan *maqashid tabsiniyat* tidak dapat merusak *maqashid dharuriyat*.
4. Kerusakan pada *maqashid hajiyat* dan *maqashid tabsiniyat* yang bersifat absolut terkadang dapat merusak *maqashid dharuriyat*.
5. Pemeliharaan *maqashid hajiyat* dan *maqashid tabsiniyat* diperlukan demi pemeliharaan *maqashid dharuriyat* secara tepat.

Oleh karena itu, apabila dianalisis lebih jauh, dalam usaha mencapai pemeliharaan lima unsur pokok secara sempurna, ketiga tingkat *maqashid* tersebut tidak dapat dipisahkan¹⁹. Tampaknya bagi al-Syatibi, tingkat *hajiyat* merupakan penyempurnaan tingkat *dharuriyat*, tingkat *tabsiniyat* merupakan penyempurnaan tingkat *hajiyat*, sedangkan tingkat *dharuriyat* menjadi pokok *hajiyat* dan *tabsiniyat*²⁰.

Uraian tentang tingkatan *maqashid al-syari'ah* menurut kategori *dharuriyat*, *hajiyat* dan *tabsiniyat* dan hubungan antara satu sama lain terlihat sebagaimana contoh berikut ini:

1. Memelihara Agama.

Menjaga dan memelihara agama berdasarkan tingkat kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga urutan: a. Memelihara agama termasuk ke dalam kategori "*dharuriyat*", yaitu memelihara dan melaksanakan kewajiban keagamaan yang termasuk peringkat primer, seperti: melaksanakan shalat fardhu (lima waktu). Apabila kewajiban shalat diabaikan, maka eksistensi agama akan terancam. b. Memelihara agama terkategori "*hajiyat*", yaitu melaksanakan ketentuan agama, dengan maksud menghindari kesulitan, seperti: melakukan shalat *jama'* dan *qasbar* ketika musafir. Kalau ketentuan ini tidak dilaksanakan, tidak akan mengancam eksistensi agama, namun dapat mempersulit pelaksanaannya. c. Memelihara agama dalam peringkat "*tabsiniyat*", yaitu mengikuti petunjuk agama guna menjunjung tinggi martabat manusia, sekaligus melengkapi pelaksanaan kewajibannya kepada

¹⁸ Abdurrohman Kasdi, "Actualizations of Maqāsid Al-Shariah In Modern Life; Maqāsid Al-Shariah Theory As a Method of The Development of Islamic Laws and Shariah Economics," *Justicia Islamica Jurnal Kajian Hukum dan Sosial* 16, no. 2 (2019): hlm. 247–268

¹⁹ Ridwan Jamal, "Maqashid Al-Syari'ah Dan Relevansinya Dalam Konteks Kekinian," *Jurnal Ilmiah Al-Syir'ab* 8, no. 1 (June 22, 2016): hlm.1–12.

²⁰ Adiwarmaz Azwar Karim, "Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam," *Jakarta: PT RajaGrafindo Persada* (2004), hlm.321.

Tuhan, seperti: menutup aurat baik dilakukan pada waktu shalat ataupun di luar shalat dan juga membersihkan badan, pakaian, dan tempat. Kegiatan ini erat kaitannya dengan akhlak terpuji. Apabila semua itu tidak dilakukan karena tidak memungkinkan, maka tidak mengancam eksistensi agama. Namun demikian, tidak berarti *tahsiniyat* itu dianggap tidak perlu, sebab peringkat ini akan menguatkan *dharuriyat* dan *hajiyat*.

2. Memelihara Jiwa

Memelihara jiwa berdasarkan tingkat kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga peringkat:

- a. Memelihara jiwa pada peringkat "*dharuriyat*" adalah memenuhi kebutuhan pokok berupa makanan, minuman untuk mempertahankan keberlangsungan hidup. Kalau kebutuhan pokok tersebut diabaikan akan mengancam eksistensi jiwa manusia.
- b. Memelihara jiwa pada peringkat "*hajiyat*" adalah dianjurkan untuk berusaha guna memperoleh makanan yang halal dan lezat. Kalau kegiatan ini diabaikan tidak akan mengancam eksistensi kehidupan manusia, melainkan hanya dapat mempersulit hidupnya.
- c. Memelihara jiwa pada peringkat "*tahsiniyat*" seperti ditetapkan tata cara makan dan minum. Kegiatan ini hanya berhubungan dengan kesopanan dan etika. Sama sekali tidak akan mengancam eksistensi jiwa manusia atau mempersulitnya.

3. Memelihara Akal

Memelihara akal, dilihat dari tingkat kepentingannya dapat dibagi menjadi tiga peringkat:

- a. Memelihara akal pada peringkat "*dharuriyat*", seperti diharamkan mengkonsumsi minuman keras dan sejenisnya. Apabila ketentuan ini diabaikan akan mengancam eksistensi akal manusia.
- b. Memelihara akal pada peringkat "*hajiyat*", seperti dianjurkan untuk menuntut ilmu pengetahuan. Sekiranya ketentuan itu diabaikan tidak akan merusak eksistensi akal, akan tetapi dapat mempersulit seseorang terkait dengan pengembangan ilmu pengetahuan dan akhirnya berimbas pada kesulitan dalam hidupnya.

c. Memelihara akal pada peringkat “*tabshiniyah*”, menghindari diri dari kegiatan menghayal dan mendengarkan atau melihat sesuatu yang tidak berfaedah. Kegiatan itu semua tidak secara langsung mengancam eksistensi akal manusia.

4. Memelihara Keturunan

Memelihara keturunan, ditinjau dari peringkat kebutuhannya dapat dibagi menjadi tiga:

a. Memelihara keturunan pada peringkat “*dharuriyah*”, seperti anjuran untuk melakukan pernikahan dan larangan perzinahan. Apabila hal ini diabaikan dapat mengancam eksistensi keturunan dan harga diri manusia.

b. Memelihara keturunan pada peringkat “*hajiyah*”, seperti ditetapkan Talak sebagai penyelesaian ikatan suami isteri. Apabila Talak tidak boleh dilakukan maka akan mempersulit rumah tangga yang tidak bisa dipertahankan lagi.

c. Memelihara keturunan pada peringkat “*tabshiniyah*”, seperti disyariatkannya *khitbah* (peminangan) dan *walimah* (resepsi) dalam pernikahan. Hal ini dilakukan untuk melengkapi acara siremonni pernikahan. apabila tidak dilakukan tidak mengancam eksistensi keturunan atau harga diri manusia dan tidak pula mempersulit kehidupannya.

5. Memelihara Harta

Memelihara harta, ditinjau dari peringkat kepentingannya dapat dibagi menjadi tiga peringkat:

a. Memelihara harta pada peringkat “*dharuriyah*”, seperti disyariatkan oleh agama untuk mendapatkan kepemilikan melalui transaksi jual beli dan dilarang mengambil harta orang lain dengan cara tidak benar seperti mencuri, merampok dsb. Apabila aturan tersebut dilanggar akan mengancam eksistensi harta.

b. Memelihara harta pada peringkat “*hajiyah*”, seperti dibolehkan transaksi jual-beli *salam* dan *istishna'* (jual beli order). Apabila ketentuan tersebut diabaikan tidak akan mengancam eksistensi harta, namun akan menimbulkan kesulitan bagi pemiliknya untuk melakukan pengembangannya.

c. Memelihara harta pada peringkat “*tahsiniyat*”, seperti perintah menghindarkan diri dari penipuan dan spekulatif. Hal tersebut hanya berupa etika bermuamalah dan sama sekali tidak mengancam kepemilikan harta apabila diabaikan.

Penggolongan yang dilakukan al-Syatibi di atas didasarkan pada tingkat kebutuhan dan skala prioritas. Urutan ini akan terlihat kepentingannya, ketika kemaslahatan yang ada pada tingkat masing-masing tingkatan itu antara satu sama lain bertentangan. Dalam hal ini, peringkat *dabaruriyat* menempati tingkatan pertama, disusul oleh peringkat *hajiyat*, kemudian disusul oleh *tahsiniyat*²¹. Kelima hal ini harus ada secara mutlak pada diri manusia. Allah SWT melarang melarang keras segala perbuatan yang bisa mengurangi atau bahkan menghilangkan salah satu lima *dabaruriyat*²². Semua perbuatan yang bisa merealisasikan atau melanggengkan lima unsur tersebut adalah baik. Namun, semua perbuatan yang merusak atau mengurangi nilai lima unsur pokok adalah buruk, dengan demikian harus ditinggalkan.

Adapun dalam kasus yang sama peringkatnya, maka penyelesaian dari hal tersebut adalah sebagai berikut:

1. Jika perbenturan terjadi dalam urutan yang berbeda dari lima pokok kemaslahatan tersebut, skala prioritas didasarkan pada urutan yang sudah baku, yakni agama harus didahulukan dari jiwa, jiwa harus didahulukan dari akal, akal harus didahulukan dari keturunan, dan keturunan harus didahulukan dari harta. Misalnya, wajib berjihad untuk memelihara agama sekalipun di sana terjadi pengorbanan jiwa. Karena memelihara agama itu lebih penting daripada memelihara jiwa.
2. Jika perbenturan itu terjadi dalam tingkatan dan urutan yang sama, sama-sama menjaga harta atau menjaga jiwa dalam peringkat *dabaruriyat*, mujtahid berkewajiban meneliti dari segi cakupan kemaslahatan itu sendiri atau faktor lain yang menguatkan salah satu kemaslahatan yang harus didahulukan. Misalnya penggunaan lokasi tertentu untuk jalan atau pengairan kadang-kadang berbenturan dengan hak milik seseorang yang harus dilepaskan, demi kepentingan orang banyak. Dalam hal ini, kepentingan orang banyak harus didahulukan daripada kepentingan

²¹ Aminah Aminah, “Maqāṣid Asy-Syari’ah Pengertian Dan Penerapan Dalam Ekonomi Islam,” *FITRAH: Jurnal Kajian Ilmu-ilmu Keislaman* 3, no. 1 (2017): hlm.167–183.

²² Sandy Rizki Febriadi, “Aplikasi Maqashid Syariah Dalam Bidang Perbankan Syariah,” *Amwaluna: Jurnal Ekonomi dan Keuangan Syariah* 1, no. 2 (2017), hlm. 239.

perorangan. Kedua kemaslahatan ini berada pada peringkat *hajiyat*, dalam rangka memelihara harta.

Pandangan *Maqashid Syari'ah* al-Syatibi Tentang Penetapan Tarif Transportasi *Online* Menurut Permenhub No 12 Tahu 2019

Sebelum membahas pandangan *Maqashid Syariah* menurut *al-Syatibi*, akan diuraikan terkait karakteristik biaya transportasi. Komponen biaya transportasi secara umum terbagi menjadi tiga komponen utama antara lain: biaya tetap (*fixed cost*), biaya Bersama (*joint cost*) dan biaya umum (*common cost*).

Penentuan Tarif Transportasi

Tarif transportasi ditentukan berdasarkan besarnya biaya. Faktor penting pembentukan harga atau tarif transportasi adalah biaya yang menjadi beban konsumen²³. Pemantik biaya (*cost driver*) penting dipahami dalam transportasi.

Faktor-faktor utama yang menentukan tarif transportasi antara lain: tarif transportasi adalah jarak (*distance*), berat (*weight*), dan densitas (*density*)²⁴. Faktor utama penentu biaya transportasi adalah jarak karena umumnya biaya-biaya transportasi dipicu oleh jarak. Besaran jarak mempengaruhi biaya variabel seperti tenaga sopir, biaya bahan bakar dan minyak (*fuel*), dan biaya pemeliharaan kendaraan.

Faktor pemicu kedua adalah berat. Semakin berat barang yang diangkut, maka semakin besar biaya transportasi. Namun demikian, pada titik berat tertentu, skala ekonomis akan terjadi. Hal ini karena, struktur biaya transportasi terdiri dari biaya tetap dan biaya variabel. Skala ekonomis terjadi manakala dicapai efisiensi atas penggunaan sumber daya pada pencapaian utilisasi kapasitas tertentu. Dalam terminologi logistik dikenal dengan *load factor*. Semakin besar load factor maka biaya tetap per satuan berat semakin kecil. Implikasi manajerialnya adalah *load factor* yang kecil harus dikonsolidasi dengan *load factor* yang besar .

Faktor ketiga pemicu biaya transportasi adalah densitas. Densitas merupakan gabungan antara berat dan volume. Faktor densitas ini penting, karena umumnya satuan penetapan tarif transportasi dinyatakan dalam satuan Rupiah per berat (kilogram atau ton). Sementara, kapasitas kendaraan

²³ Dewi Prastiwi and Dhiyah Fitriyati, "Analisis Penentuan Tarif Layanan Bus Kota Berdasarkan Marginal Cost Pricing (Studi Pada Perum Damri Kota Surabaya)," *AKRUAL: Jurnal Akuntansi* 5, no. 1 (2013): hlm.75–98.

²⁴ Maya Fricilia and Slamet Jauhari Legowo, "Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api (Studi Kasus Kereta Api Madiun Jaya Ekspres)," *e-Jurnal Matriks Teknik Sipil* (n.d.): hlm.46–53.

umumnya dibatasi oleh volume atau kubik, sehingga satuan berat saja menjadi kurang relevan dalam perhitungan tarif transportasi.

Karakteristik biaya transportasi

Karakteristik biaya transportasi dikelompokkan berdasarkan perilaku biaya dikelompokkan: biaya variabel (*variable costs*), biaya tetap (*fixed costs*), biaya Bersama (*joint costs*), dan biaya umum (*common costs*)²⁵. Hal ini selaras dengan teori yang disampaikan oleh Laksono yang mengatakan bahwa biaya transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu biaya tetap, biaya tidak tetap dan biaya overhead²⁶. Atau dengan kata lain disebut pula biaya akses dan biaya manajerial²⁷. Adapun aspek manajerial sebagai berikut 1. Biaya Transportasi 2. Biaya Iklan 3. Biaya Pencarian Penumpang 4. Biaya Izin. Sedangkan biaya akses adalah: akses jalan dan jarak tempuh.

Biaya variabel (*variable costs*) berubah sesuai dengan aktivitas atau pemicu biaya transportasi. Biaya variabel transportasi umumnya dihitung dalam ukuran biaya per kilometer per unit berat. Jenis biaya variabel ini antara lain biaya tenaga sopir, fuel, dan biaya pemeliharaan²⁸.

Biaya tetap (*fixed costs*) tidak berubah dalam jangka pendek dan tetap dibayar meskipun operasional transportasi tidak berjalan²⁹. Biaya tetap tidak dipengaruhi secara langsung oleh volume kiriman. Contoh biaya tetap transportasi adalah sewa atau depresiasi kendaraan, biaya depresiasi pool kendaraan atau workshop, izin KIR, STNK, dan biaya sistem informasi. Dalam jangka pendek, biaya tetap ini harus dapat ditutupi oleh contribution margin, yaitu selisih tarif dengan biaya variabel per kiriman.

Joint cost dalam transportasi ini terjadi atas keputusan untuk menyelenggarakan layanan transportasi dari rute tertentu³⁰. Sebagai contoh, perusahaan operator transportasi melayani rute dari lokasi A ke lokasi B, keputusan ini akan menimbulkan joint cost untuk kembalinya kendaraan dari lokasi B ke lokasi A. Joint cost harus ditutupi oleh tarif angkutan dari lokasi A ke lokasi B atau pengirim dari lokasi B ke lokasi A harus dicari (dalam bisnis transportasi dikenal dengan kiriman balen). Joint cost memiliki implikasi penting dalam penetapan tarif transportasi karena tarif transportasi harus memperhitungkan biaya balen.

²⁵Zaroni, "Penetapan Tarif Transportasi" (Jakarta, 2017), supplychainindonesia.com/new/download/386/.

²⁶ Raden Aji Laksono, Imam Basuki, and Y. Lulie, "Analisis Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Dan Tingkat Okupansi Angkutan Taksi Daerah Istimewa Yogyakarta," *Jurnal Teknik Sipil* 13, no. 3 (2017): hlm. 196–205.

²⁷ Alief Rakhman Setyanto, "Kajian Determinan Biaya Transaksi Taksi Konvensional Dengan Biaya Transaksi Taksi Online."

²⁸ Handy Nugroho and Ratna Purwaningsih, "Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Dan Willingness To Pay (Wtp) Pada Bus Akap Kelas Executive (Studi Kasus : Bus Rosalia Indah Kelas Executive Jurusan Solo – Jabodetabek)," *Jurnal Teknik Industri* 10, no. 10 (2015): hlm. 1–10

²⁹ Bastian; Bustami and Nurlela, *Akuntansi Biaya, Teori Dan Aplikasinya* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2007), hlm.. 30.

³⁰ Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, A.A. Rai Asmani K., and Luh Kade Datriani, "Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (Bok) Pengoperasian Angkutan Antar Jemput (Carpooling) Bagi Siswa Sekolah Di Kota Denpasar," *Paduraksa* 8, no. 2 (2019): hlm. 182–199

Common cost dalam transportasi ini dikategorikan sebagai biaya *overhead*. Contoh *common cost* adalah biaya manajemen di pool kendaraan dan alokasi biaya manajemen kantor pusat. *common cost* ini dibebankan ke kiriman berdasarkan alokasi sesuai dengan tingkat aktivitas yang dilakukan untuk menangani kiriman.

Penetapan Tarif Transportasi *Online* Menurut Permenhub No 12 Tahu 2019

Transportasi berbasis aplikasi online, adalah layanan jasa transportasi yang dapat diakses secara online melalui *smartphone*³¹. Adapun, formula Perhitungan Biaya Jasa Pasal 11 (1) Perhitungan biaya jasa diperuntukkan bagi penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi. (2) Formula perhitungan biaya jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. biaya langsung; dan b. biaya tidak langsung. (3) Biaya langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a terdiri atas biaya: a. penyusutan kendaraan; b. bunga modal; c. pengemudi; d. asuransi; e. pajak kendaraan bermotor; f. bahan bakar minyak; g- ban; h. pemeliharaan dan perbaikan; i. penyusutan telpon seluler; j- pulsa atau kuota internet; dan k. profit mitra. (4) Biaya tidak langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b berupa jasa penyewaan aplikasi³².

Penetapan tarif ojek *online* (ojol) berdasarkan aturan dari Menteri Perhubungan Republik Indonesia 12/2019 dengan turunan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 tahun 2019. Keputusan tersebut berlaku pada tanggal 1 Mei 2019 bahwa sesuai ketentuan Pasal 11 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang “pelindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, Menteri Perhubungan menetapkan pedoman perhitungan biaya jasa pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi”. Menteri Perhubungan menetapkan tarif biaya jasa yang harus dipatuhi oleh ojol Indonesia, Indonesia untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi terdiri dari: (a) Biaya jasa batas bawah; (b) Biaya jasa batas atas; dan (c) Biaya jasa minimal³³.

Berikut besaran tarif baru untuk ojol dibagi dalam tiga zona:

1. Zona 1 (Sumatra, Jawa, Bali kecuali Jabodetabek): Rp1.850-Rp2.300 per km dengan biaya minimal Rp7.000-10.000. Biaya jasa minimal dalam sekali order adalah Rp 7.000-Rp 10.000.

³¹ Slaudiya Anjani Septi Damayanti, “Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Surabaya,” *Komunitas* 6, no. 3 (2017): hlm. 1–21

³² Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, 2019.

³³ Kementerian Perhubungan, “Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019,” Jakarta: Kementerian Perhubungan (2019)

Maksudnya, biaya jasa minimal artinya biaya paling sedikit yang harus dibayarkan penumpang untuk jarak tempuh maksimal 4 kilometer. Besarnya ditentukan oleh aplikator.

2. Zona 2 (Jabodetabek): Rp2.000-Rp2.500 per km dengan biaya minimal Rp8.000-Rp10.000
3. Zona 3 (Kalimantan, Sulawesi, NTT, Maluku, dan lainnya): Rp2.100-2.600 dengan biaya minimal Rp7.000-10.000³⁴.

Implementasi transportasi *online* ditentukan berbasis gadget *android* yang didalamnya ada rute, jarak dan waktu tempuh. Besaran tarif ojek telah diatur oleh pemerintah sebagai realisasi standar pemerataan untuk *driver* ojek *online* di wilayah Indonesia sesuai permenhub no 12 Tahun 2019.

Isi permenhub tidak mengatur secara spesifik angka nominal tarif ojek *online*, namun dipastikan tarifnya tidak sampai menembus Rp. 3.000/km sesuai tuntutan pengemudi ojek *online*, berakibat ditinggalkan pelanggannya karena besaran nominalnya sama dengan tarif taksi *online*. Para pengemudi memprotes tarif ojol yang dinilai terlalu rendah dan mereka menuntut angka minimal Rp. 3.000/km atau Rp. 2.400/km tanpa potongan. Saat ini aplikator menolaknya karena dianggap menimbulkan resiko yang akan merugikan pihaknya. Secara jangka pendek (*short term*) bagi pengendara ojol langsung dapat uang dengan jumlah yang banyak. Bagi aplikator secara jangka panjang (*long term*) merugikan karena berpotensi ditinggalkan oleh pelanggannya.

Implikasi dan Resiko Penetapan Tarif Transportasi *Online* Berdasarkan Permenhub no 12 Tahun 2019

Tujuan pemerintah menetapkan peraturan mengenai tarif transportasi *online* untuk menjamin kesamaan (*equality*). Maksudnya, pemerintah memberikan peluang dan kesempatan yang sama baik model angkutan konvensional maupun angkutan *online* dalam melayani transportasi di Indonesia. Hal ini selaras dengan teori yang dikemukakan oleh Yusuf Wibisono yang menyatakan bahwa tiga prinsip penting dalam kemitraan, yaitu Kesetaraan atau keseimbangan (*equity*), Transparansi dan Saling menguntungkan³⁵. Penetapan kebijakan yang dilakukan secara sepihak bisa menciptakan konflik dalam hal kemitraan. Sebagaimana kebijakan tarif yang ditentukan sepihak yang berakibat merugikan pihak pengendara (*driver*) selaku mitra. Setiap kebijakan yang ditetapkan berkaitan besaran tarif, akan berdampak terhadap provider, pengendara dan

³⁴ Caroline Damanik, "Ini Tarif Baru Ojek Online Di Sumatera, Jawa Dan Bali Mulai Mei 2019 Ini Tarif Baru Ojek Online Di Sumatera, Jawa Dan Bali Mulai Mei 2019," last modified 2019, <https://regional.kompas.com/read/2019/03/26/10472661/ini-tarif-baru-ojek-online-di-sumatera-jawa-dan-bali-mulai-mei-2019?page=all>.

³⁵ Yusuf Wibisono, "Membedah Konsep Dan Aplikasi CSR (Corporate Social Responsibility)," *Gresik: Fascho publishing* (2017), hlm.103.

penumpang. Tinggi ataupun rendahnya tarif akan mempengaruhi minat penumpang ojol. Dengan demikian berdampak terhadap keberlangsungan perusahaan ojol itu sendiri.

Pemberlakuan adanya tarif batas bawah dan batas atas angkutan *online* untuk melindungi konsumen dan keberlangsungan usaha penyedia aplikator serta mitra (pengendara). Batas atas diterapkan supaya mitra atau pengemudi mendapatkan penghasilan yang cukup dan persaingan yang sehat terealisasi antara angkutan konvensional dan angkutan *online*³⁶. Dengan adanya penentuan tarif transportasi *online* ini, pelanggan tidak bisa ditarik ongkos di luar *range* batas atas dan batas bawah oleh mitra atau pengendara ojek *online*.

Berikut ini implikasi dan resiko penetapan tarif ojek online berdasarkan permenhub no 12 tahun 2019, antara lain:

1. Penerapan tarif dan kewajiban yang diberlakukan relatif sama, ini yang berefek pada tingkat persaingan yang sehat antara ojek konvensional dan ojek *online*. Keduanya akan selalu berkompetisi dengan memberikan pelayanan yang kreatif dan inovatif. Dengan tidak menerapkan tarif yang rendah untuk memenangkan persaingan. Hasil akhirnya pelanggan yang menjadi pemenang, karena ada berbagai alternatif pilihan jasa yang dinilai menguntungkan.
2. Dengan adanya landasan hukum mengenai transportasi *online*, memberikan pemasukan kepada negara berupa pajak, yang dipergunakan untuk pembangunan negeri.
3. Tarif yang telah ditentukan bertujuan menghindari kesenjangan yang semakin lebar antara sesama pengusaha dan memberikan kepastian serta kenyamanan terhadap konsumen.
4. Batas atas tarif untuk angkutan *online* dibuat untuk melindungi konsumen, biasanya saat jam sibuk tarif transportasi *online* ini lebih mahal dibandingkan tarif taksi reguler, karena ada permainan harga. Untuk batas bawah tarif bertujuan memproteksi pendapatan mitra (pengemudi) transportasi *online*.
5. Selain membawa manfaat, penetapan tarif ojek *online* juga beresiko bagi mitra (pengendara). Resiko yang paling awal adalah beralihnya pelanggan kepada jenis transportasi yang lain, yang dianggap lebih murah.

Pandangan *Maqashid Syariah al-Syatibi* Tentang kebijakan penetapan tarif ojek *online* berdasarkan permenhub no 12 tahun 2019

Setiap aktivitas transaksi ekonomi yang dilakukan seorang muslim harus berlandaskan kepada al-Qur'an dan Hadits. Menurut ajaran Islam seluruh bentuk perekonomian dan transaksi

³⁶ RR Ukirsari Muslimin Trisyuliono K Manggalani, "Pengamat Transportasi Tentang Permenhub 12 Tahun 2019 Untuk Ojol," <https://www.suara.com/otomotif/2019/03/21/151643/pengamat-transportasi-tentang-permenhub-12-tahun-2019-untuk-ojol>.

bisnis bersumber dari al-Qur'an dan Hadits bertujuan untuk memperhatikan dan melindungi hak individu. Dan menegakkan rasa solidaritas yang tinggi kepada masyarakat³⁷.

Dasar kebijakan penetapan tarif ojek *online* disesuaikan dengan tujuan-tujuan dan landasan *maqasyid syariah* agar dalam praktiknya tidak menyimpang dari ajaran agama Islam. Oleh sebab itu, berikut uraian nilai-nilai *maqashid syariah* tentang kebijakan penetapan tarif ojek *online* berdasarkan permenhub no 12 tahun 2019 dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Agama penumpang tetap terjaga. Dengan adanya kepastian tarif menjamin kenyamanan dan keamanan bekerja. Kenyamanan bekerja memastikan keteraturan dalam bekerja. Ojek *online* dapat menjalankan kewajibannya sebagai seorang muslim di tengah kesibukannya disebabkan ia tidak pusing memikirkan tarif atau lebih jauh kesejahteraan dirinya
2. Jiwa terjaga. Adanya kepastian tarif dalam tiap transaksi secara psikologis maupun sosiologis menjadi pedoman antara penumpang dan pengemudi ojek *online* untuk saling menghargai dan menjaga amanah yang diberikan. Pengemudi Ojek *online* selalu dituntut untuk bertingkahtlaku dan berkomunikasi secara sopan dan Islami.
3. Akal pikiran penumpang dan pengemudi ojek *online* terjaga. Penentuan tarif yg ditetapkan menhub rasional, karena ada batas atas dibuat untuk melindungi konsumen (saat jam sibuk, tarif transportasi *online* lebih mahal daripada transportasi konvensional) dan batas bawah dipergunakan untuk melindungi pendapatan mitra (pengemudi) transportasi *online*. Adanya ketersediaan informasi yang bisa diakses dan dipertimbangkan secara rasional sehingga penumpang bisa memilih opsi yang tersedia sesuai kebutuhan.
4. Hartanya terjaga. Adanya penentuan tarif yang wajar dan pasti menyebabkan penumpang tidak mengeluarkan uang berlebih di luar tarif ada dalam list sehingga tidak terjadi pemborosan.
5. Keturunannya terjaga. Penentuan tarif yg wajar dan disepakati kedua belah pihak akan menghilangkan praktik tarif manipulatif atau yang merugikan salah satu pihak. Penetapan tarif yang tidak adil akan berimbas pada minimnya kualitas pelayanan. Hasil yang didapat menjadi tidak berkah karena diusahakan dengan cara-cara yang tidak ikhlas dan serampangan. Hal ini akan berdampak terhadap pendapatan yang tidak berkah yakni nafkah keluarga.

Peraturan Menteri perhubungan terkait penetapan tarif ojek online telah memenuhi ke lima *maqasyid syariah* as-Syatibi yaitu menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga keturunan, menjaga akal dan menjaga harta . Kebijakan penetapan tarif ojek *online* memiliki landasan *maqashid Syariah* dan memiliki aturan hukum yang termuat dalam peraturan Menteri perhubungan no 12 Tahun 2019. Pemangku kebijakan mampu menjalankan dan mengevaluasi kinerja kebijakan penetapan tarif ojol.

³⁷ Abdul Karim, "Hukum Bisnis Syariah Dalam Al-Quran," *Jakarta: Amzah* (2013), hlm. 14

Hal ini bisa dimengerti karena telah terjadi titik temu antara aturan yang dibuat dengan *maqashid Syariah*. Walaupun masih belum sempurna, minimal sudah ada aturan yang lebih baik agar transportasi *online* bisa berkembang di Indonesia.

Kesimpulan

Hasil analisis dan pembahasan dapat disampaikan bahwa *maqashid syariah* dan *maslahah* memiliki peranan yang sangat penting yang akan dipakai sebagai alat analisis untuk menjawab masalah-masalah yang berkaitan dengan ekonomi dan bisnis yang terus mengalami perkembangan³⁸. Menjadi tanggung jawab para ahli hukum Islam dan ahli ekonomi Islam untuk selalu mengkaji problem-problem ekonomi dan bisnis, sehingga sesuai dengan konteks ke-Indonesiaan. Dengan demikian, manusia sudah seharusnya berperan aktif dalam mengusahakan terwujudnya keadilan ekonomi dan sosial yang membawa manfaat bagi seluruh umat manusia dengan menjadikan *maqashid* sebagai panduan syariahnya.

Kebijakan penetapan tarif transportasi *online* yang berdasarkan peraturan menteri perhubungan no 12 tahun 2019 adalah terealisasinya *maqashid syariah*, yakni *kemashalabatan* terwujud antara penumpang ojek online, pengendara dan operator transportasi *online*. Dengan cara menetapkan tarif transportasi *online* yang berdasarkan atas batas atas dan batas bawah sesuatu keniscayaan yang tidak bisa dihindari dalam menghadapi perkembangan teknologi dan perilaku pelanggan.

Penentuan tarif batas atas dan batas bawah sebaiknya harus mempertimbangkan keterjangkauan pelanggan dan juga tetap memperhatikan pendapatan yang diraih mitra atau pengendara ojek *online*. Dengan kenaikan tarif batas atas dan bawah, memberikan proteksi bagi pengendara secara pendapatan dan kepastian serta kenyamanan bagi pelanggan.

Daftar Pustaka

- Abdurrahman, Zulkarnain. "Teori Maqasid Al-Syatibi Dan Kaitannya Dengan Kebutuhan Dasar Manusia Menurut Abraham Maslow." *Al-Fikr* 22, no. 1 (2020)
- Ahmad, Afrizal. "Reformulasi Konsep Maqashid Syar'iah; Memahami Kembali Tujuan Syari'at Islam Dengan Pendekatan Psikologi." *Hukum Islam* 14, no. 1 (2014): 45–63.
- Ali, Muchtar. "Konsep Makanan Halal Dalam Tinjauan Syariah Dan Tanggung Jawab Produk Atas Produsen Industri Halal." *AHKAM : Jurnal Ilmu Syariah* 16, no. 2 (2016): 291–306.

³⁸ Afrizal Ahmad, "Reformulasi Konsep Maqashid Syar'iah; Memahami Kembali Tujuan Syari'at Islam Dengan Pendekatan Psikologi," *Hukum Islam* 14, no. 1 (2014): 45–63

- Alief Rakhman Setyanto, Bhimo Rizky Samudro. "Kajian Determinan Biaya Transaksi Taksi Konvensional Dengan Biaya Transaksi Taksi Online." In *Semnas Fekon 2006*,
- Aminah, Aminah. "Maqāshid Asy-Syari'ah Pengertian Dan Penerapan Dalam Ekonomi Islam." *FITRAH: Jurnal Kajian Ilmu-ilmu Keislaman* 3, no. 1 (2017): 167–183.
- Asy-Syatibi. *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. Kairo: Musthafa Muhammad, n.d.
- Bustami, Bastian, and Nurlela. *Akuntansi Biaya, Teori Dan Aplikasinya*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2007.
- Damanik, Caroline. "Ini Tarif Baru Ojek Online Di Sumatera, Jawa Dan Bali Mulai Mei 2019 Ini Tarif Baru Ojek Online Di Sumatera, Jawa Dan Bali Mulai Mei 2019." Last modified 2019. <https://regional.kompas.com/read/2019/03/26/10472661/ini-tarif-baru-ojek-online-di-sumatera-jawa-dan-bali-mulai-mei-2019?page=all>.
- Damayanti, Slaudiya Anjani Septi. "Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Surabaya." *Komunitas* 6, no. 3 (2017)
- Febriadi, Sandy Rizki. "Aplikasi Maqashid Syariah Dalam Bidang Perbankan Syariah." *Amwaluna: Jurnal Ekonomi dan Keuangan Syariah* 1, no. 2 (2017).
- Fricilia, Maya, and Slamet Jauhari Legowo. "Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api (Studi Kasus Kereta Api Madiun Jaya Ekspres)." *e-Jurnal Matriks Teknik Sipil* (n.d.): 46–53.
- Jamal, Ridwan. "Maqashid Al-Syari'ah Dan Relevansinya Dalam Konteks Kekinian." *Jurnal Ilmiah Al-Syir'ah* 8, no. 1 (June 22, 2016): 1–12.
- Kara, Muslimin. "Pemikiran Al-Syatibi Tentang Masalah Dan Impelementasinya Dalam Pengembangan Ekonomi Syariah." *Assets* 2, no. 2 (2012).
- Karim, Abdul. "Hukum Bisnis Syariah Dalam Al-Quran." *Jakarta: Amzah* (2013).
- Karim, Adiwarmarman Azwar. "Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam." *Jakarta: PT RajaGrafindo Persada* (2004).
- Kasdi, Abdurrohman. "Actualizations of Maqāshid Al-Shariah In Modern Life; Maqāshid Al-Shariah Theory As a Method of The Development of Islamic Laws and Shariah Economics." *Justicia Islamica Jurnal Kajian Hukum dan Sosial* 16, no. 2 (2019)
- Laksono, Raden Aji, Imam Basuki, and Y. Lulie. "Analisis Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Dan Tingkat Okupansi Angkutan Taksi Daerah Istimewa Yogyakarta." *Jurnal Teknik Sipil* 13, no. 3 (2017): 196–205.
- Manggalani, RR Ukirsari Muslimin Trisyuliono K. "Pengamat Transportasi Tentang Permenhub 12 Tahun 2019 Untuk Ojol." dikutip pada: <https://www.suara.com/otomotif/2019/03/21/151643/pengamat-transportasi-tentang-permenhub-12-tahun-2019-untuk-ojol>.
- Mankiw, N. Gregory. *Pengantar Ekonomi Makro*. 7th ed. Jakarta: Salemba Empat, 2018.
- Nugroho, Handy, and Ratna Purwaningsih. "Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Dan Willingness To Pay(Wtp) Pada Bus Akap Kelas Executive (Studi Kasus : Bus Rosalia Indah Kelas Executive Jurusan Solo – Jabodetabek)." *Jurnal Teknik Industri* 10, no. 10 (2015)
- Nur, Iffatin, and Muhammad Ngizzul Muttaqin. "Reformulating The Concept of Maṣlaḥah: From A Textual Confinement Towards A Logic Determination." *Justicia Islamica* 17, no. 1 (2020): 73–91.

- Nurnazli. "Penerapan Kaidah Maqashid Syariah Dalam Produk Perbankan Syariah." *Ijtima'iyya* 7, no. 1 (2014)
- Perhubungan, Kementerian. "Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019." Jakarta: Kementerian Perhubungan (2019). http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/kepmen/2019/KP_348_TAHUN_2019.pdf.
- Prastiwi, Dewi, and Dhiah Fitriyati. "Analisis Penentuan Tarif Layanan Bus Kota Berdasarkan Marginal Cost Pricing (Studi Pada Perum Damri Kota Surabaya)." *AKRUAL: Jurnal Akuntansi* 5, no. 1 (2013)
- Priyatno, Prima Dwi, Lili Puspita Sari, and Isti Nuzulul Atiah. "Penerapan Maqashid Syariah Pada Mekanisme Asuransi Syariah." *Journal of Islamic Economics and Finance Studies* 1, no. 1 (2020)
- Riyanto, Waryani Fajar. "Peningkatan Kebutuhan Dalam Maqasid Asy-Syari'ah (Perspektif Ilmu Ekonomi Islam Kontemporer)." *Jurnal Hukum Islam (JHI)* 8, no. 1 (2010)
- Sriastuti, Dewa Ayu Nyoman, A.A. Rai Asmani K., and Luh Kade Datrini. "Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (Bok) Pengoperasian Angkutan Antar Jemput (Carpooling) Bagi Siswa Sekolah Di Kota Denpasar." *Paduraksa* 8, no. 2 (2019)
- Statistik, Badan Pusat, and (BPS - Statistics Indonesia). "Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018." Last modified 2019. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>.
- Subagiyo, Rokhmat. *Ekonomi Mikro Islam*. Jakarta: Alim's Publishing, 2016.
- Sulistiani, Siska Lis. "Analisis Maqashid Syariah Dalam Pengembangan Hukum Industri Halal Di Indonesia." *Law and Justice* 3, no. 2 (2019):
- Syarifuddin, Amir. *Ushul Fiqih*. 4th ed. Jakarta: Pranada Media Group, 2008.
- Toriquddin, Moh. "Teori Maqashid Syari'ah Perspektif Al-Syatibi." *Journal de Jure* 6, no. 1 (2014)
- Wibisono, Yusuf. "Membedah Konsep Dan Aplikasi CSR (Corporate Social Responsibility)." Gresik: Fascho publishing (2017).
- Zaroni. "PENETAPAN TARIF TRANSPORTASI." Jakarta, 2017. supplychainindonesia.com/new/download/386/.
- Zatadini, Nabila, and Syamsuri Syamsuri. "Konsep Maqashid Syariah Menurut Al-Syatibi Dan Kontribusinya Dalam Kebijakan Fiskal." *AL-FALAH: Journal of Islamic Economics* 3, no. 2 (2018)
- PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 12 TAHUN 2019 TENTANG PELINDUNGAN KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT, 2019.**

Kebijakan tarif online (2021)_nasional berojs

ORIGINALITY REPORT

17 %

SIMILARITY INDEX

15 %

INTERNET SOURCES

4 %

PUBLICATIONS

6 %

STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

2%

★ bangdany.blogspot.com

Internet Source

Exclude quotes On

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography On