

Perlindungan Driver terhadap Kebijakan Fitur Hemat Ojek Online di Kota Medan Perspektif *al-Maṣṣlahah*

Nurul Miftahul Jannah^{1*}, Imam Yazid²

^{1,2} Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, Indonesia

*Corresponding e-mail: nurul0204211016@uinsu.ac.id

Histori Naskah

Diserahkan:
11-11-2025

Direvisi:
28-11-2025

Diterima:
01-12-2025

Keywords

: Hemat Feature; Online Ride-Hailing; Driver Protection; *al-Maṣṣlahah*; Digital Economy; Algorithmic System

ABSTRACT

The implementation of the “hemat” (economy) feature in online ride-hailing services represents a digital promotion strategy aimed at attracting consumers through fare reductions. However, this policy creates systemic pressure on drivers, particularly regarding income and workload. This study aims to analyze the implementation of the feature and assess the form of driver protection from the perspective of al-maṣṣlahah. A qualitative approach with an empirical legal design was employed. Data were collected through semi-structured interviews with 20 Grab and Gojek drivers in Medan City, as well as a review of Islamic legal literature and digital transportation policies. The findings reveal that most drivers feel compelled to activate the feature due to algorithmic pressure, resulting in decreased net income and increased working hours without adequate social protection. The al-maṣṣlahah analysis indicates that the feature does not fulfill the principles of shar‘ī benefit, as it fails to protect the drivers’ lives (ḥifẓ al-naḥs) and wealth (ḥifẓ al-māl), and contradicts the principles of riḍā bi al-tarāḍī (mutual consent), the prohibition of gharar (uncertainty), and the legal maxim lā ḍarar wa lā ḍirār (no harm and no reciprocating harm) in Islamic business ethics. The study recommends that online ride-hailing platforms revise or discontinue the “hemat” feature, improve order distribution and fare deduction schemes, enhance transparency and partner participation, and encourage government regulations that ensure fair working conditions for the informal sector, aligning with justice, protection, and the balance of rights in digital business ethics.

ABSTRAK

Penerapan fitur hemat dalam layanan ojek online merupakan strategi promosi digital yang efektif dalam menarik konsumen melalui penurunan tarif. Namun, kebijakan ini menimbulkan tekanan sistemik terhadap pengemudi, terutama dalam hal pendapatan dan beban kerja. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi fitur hemat serta menilai bentuk perlindungan terhadap driver dari perspektif *al-maṣṣlahah*. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain hukum empiris. Data dikumpulkan melalui wawancara semi-terstruktur terhadap 20 pengemudi Grab dan Gojek di Kota Medan serta studi literatur hukum Islam dan kebijakan transportasi daring. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar driver merasa terpaksa mengaktifkan fitur hemat karena tekanan sistem algoritmik, mengalami penurunan penghasilan bersih, dan peningkatan jam kerja tanpa jaminan perlindungan sosial. Analisis *al-maṣṣlahah* menunjukkan bahwa fitur ini tidak memenuhi prinsip kemaslahatan syar‘i karena tidak melindungi jiwa (*ḥifẓ al-naḥs*), dan harta (*ḥifẓ al-māl*) pengemudi, serta bertentangan dengan prinsip *riḍā bi al-tarāḍī*, larangan gharar, dan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dalam etika bisnis Islam. Penelitian merekomendasikan agar platform ojek online merevisi atau menghentikan fitur hemat, memperbaiki distribusi order dan skema potongan, meningkatkan transparansi serta partisipasi mitra, serta mendorong regulasi pemerintah yang berpihak pada keadilan kerja sektor informal agar selaras dengan nilai keadilan, perlindungan, dan keseimbangan hak dalam etika bisnis digital.

Kata Kunci

: Fitur Hemat; Ojek Online; Perlindungan Driver; *al-maṣṣlahah*; Ekonomi Digital; Algoritma Aplikasi

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mendorong perubahan besar dalam sektor transportasi di Indonesia. Aplikasi ojek online seperti Gojek dan Grab menawarkan alternatif transportasi yang cepat, praktis, dan efisien bagi masyarakat yang membutuhkan layanan transportasi harian. Berdasarkan hasil survei yang dimuat dalam jurnal oleh Pratiwi et al. (2024) Gojek tercatat sebagai aplikasi transportasi online yang paling banyak digunakan masyarakat Indonesia, dengan persentase mencapai 82,6%, disusul oleh Grab (57,3%). Temuan ini menunjukkan dominasi beberapa platform besar dalam pasar transportasi online. Dalam persaingan bisnis digital yang semakin kompetitif, perusahaan penyedia layanan ini termasuk Gojek dan Grab menghadirkan inovasi, salah satunya melalui fitur hemat yang menjadi strategi untuk menarik dan mempertahankan pelanggan. Fitur tersebut tidak hanya menurunkan harga layanan, tetapi juga mendorong peningkatan jumlah transaksi dalam waktu singkat. Fitur ini biasanya diwujudkan dalam bentuk potongan tarif yang biayanya ditanggung sebagian oleh platform dan/atau driver. Mekanisme ini membuat tarif layanan menjadi lebih rendah dibanding layanan reguler, meskipun struktur pembiayaannya dapat berbeda di setiap platform.

Dari sudut pandang pemasaran, fitur hemat merupakan bagian dari strategi harga yang ditanamkan langsung dalam aplikasi untuk memberikan opsi tarif lebih rendah kepada konsumen. Fitur ini dirancang untuk meningkatkan daya tarik layanan dan mempertahankan pelanggan dalam jangka panjang. Namun, dalam konteks kerja berbasis *gig economy*, kehadiran fitur hemat membawa konsekuensi tersendiri bagi mitra pengemudi. Meskipun jumlah permintaan layanan dapat meningkat karena harga lebih terjangkau, pendapatan bersih driver tidak selalu mengalami peningkatan yang seimbang. Wahyudi (2021) dalam studinya mencatat adanya ketimpangan antara beban kerja dan imbalan yang diterima oleh driver, khususnya saat sistem tarif yang lebih rendah diberlakukan tanpa disertai penyesuaian insentif yang memadai. Hal ini mencerminkan adanya potensi ketidakadilan dalam distribusi manfaat antara pengguna, platform, dan mitra pengemudi.

Kondisi ini mencerminkan tantangan nyata dalam sistem kerja fleksibel berbasis aplikasi, di mana para driver yang menggantungkan penghasilan harian pada platform digital tidak memiliki posisi tawar yang kuat terhadap kebijakan yang ditetapkan oleh perusahaan. Hubungan kemitraan yang secara formal bersifat fleksibel justru menciptakan ketimpangan struktural, karena pihak perusahaan memegang kendali penuh dalam menentukan tarif maupun kebijakan layanan. Minimnya perlindungan hukum dan jaminan kerja membuat para driver rentan terhadap perubahan kebijakan sepihak, termasuk pemberlakuan fitur hemat yang berdampak pada pendapatan dan beban kerja. Hal ini sejalan dengan temuan Hadiati (2024) yang menyatakan bahwa hubungan kemitraan dalam transportasi daring menempatkan pengemudi pada posisi lemah secara hukum karena tidak memiliki jaminan perlindungan sebagaimana pekerja tetap.

Meskipun sistem memberikan opsi bagi mitra untuk menonaktifkan fitur hemat, dalam praktiknya banyak driver merasa seolah tidak memiliki pilihan selain mengaktifkannya demi menjaga peluang mendapatkan orderan. Konsumen secara umum lebih tertarik menggunakan layanan dengan tarif lebih murah, sehingga driver yang menonaktifkan fitur hemat berisiko mengalami penurunan jumlah pesanan. Dalam kondisi persaingan yang ketat dan ketergantungan tinggi pada platform, pengemudi pun terjebak dalam situasi dilematis memilih mengaktifkan fitur dengan konsekuensi potensi pendapatan yang lebih kecil per order, atau menonaktifkannya namun kehilangan kesempatan memperoleh orderan secara konsisten. Hal ini memperlihatkan ketimpangan relasi antara perusahaan digital sebagai pemilik sistem dengan mitra pengemudi sebagai pelaksana di lapangan, di mana fleksibilitas kerja yang dijanjikan tidak sepenuhnya memberikan perlindungan dan keadilan bagi pengemudi.

Dalam menghadapi realita tersebut, perlu adanya evaluasi terhadap strategi algoritmik yang diterapkan dalam fitur hemat oleh perusahaan/aplikasi penyedia layanan transportasi online. Evaluasi ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan promosi yang bertujuan menarik konsumen tidak justru menimbulkan ketimpangan hak dan kewajiban antara perusahaan dan mitra pengemudi. Oleh karena itu, diperlukan suatu pendekatan yang tidak hanya terfokus pada efisiensi ekonomi, tetapi juga mempertimbangkan dimensi etika, keadilan, dan prinsip kesepakatan yang tidak merugikan salah satu pihak. Dalam konteks masyarakat muslim, teori *al-maṣlahah* menjadi relevan sebagai dasar analisis untuk menilai sejauh mana kebijakan fitur hemat memberikan kemaslahatan yang seimbang bagi seluruh pihak, khususnya dalam konteks perlindungan harta (*ḥifẓ al-māl*) dan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) pengemudi tanpa menimbulkan mafsadah bagi pengemudi sebagai mitra kerja.

Kajian-kajian terdahulu telah membahas berbagai aspek terkait pengemudi ojek online, namun sebagian besar belum secara spesifik mengkaji fitur hemat dalam kaitannya dengan perlindungan driver dari perspektif hukum Islam. Penelitian oleh Walangitan et al. (2022) menelaah pengaruh promosi tarif dalam aplikasi transportasi online terhadap minat pengguna, namun fokus utamanya masih terbatas pada perilaku konsumen, tapi belum mengulas implikasinya terhadap posisi dan hak pengemudi. Di sisi lain, Rivaldo Noor (2024) mengkaji pengaruh kemitraan, persaingan, dan pendapatan terhadap kesejahteraan driver Gojek, namun belum menyentuh aspek kebijakan algoritmik seperti fitur hemat. Sementara itu, Aji (2022) menggunakan pendekatan *al-maṣlahah* untuk menilai kepuasan pelanggan terhadap layanan Gojek, termasuk menyarankan pentingnya prinsip kemaslahatan dalam mengevaluasi kebijakan digital, tetapi belum menjadikan fitur hemat sebagai fokus utama kajian, dan analisisnya cenderung terhenti pada aspek kepuasan pelanggan, bukan pada perlindungan struktural driver.

Dari temuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa penelitian yang secara langsung membahas perlindungan driver terhadap kebijakan fitur hemat masih sangat terbatas. Artikel ini mengisi kekosongan tersebut dengan menggabungkan pendekatan ekonomi digital dan *al-maṣlahah* untuk menilai sejauh mana fitur hemat mencerminkan prinsip keadilan, kesepakatan yang tidak merugikan salah satu pihak, dan perlindungan terhadap profesi pengemudi dalam ekosistem ekonomi digital.

Penelitian ini diarahkan untuk menjawab tiga pertanyaan utama, yaitu bagaimana implementasi fitur hemat dalam aplikasi ojek online memengaruhi sistem kerja dan posisi tawar mitra pengemudi, bagaimana bentuk perlindungan terhadap driver dalam kebijakan tersebut, serta bagaimana pandangan hukum Islam terhadap fitur tersebut berdasarkan *al-maṣlahah*. Dasar ini dipakai untuk menilai apakah kebijakan promosi yang dijalankan perusahaan sejalan dengan prinsip keadilan dan kesepakatan yang tidak merugikan salah satu pihak dalam relasi kemitraan. Urgensi penelitian ini terletak pada tingginya ketergantungan masyarakat terhadap layanan transportasi online di era digital, dimana mitra pengemudi memainkan peran penting sebagai pelaku ekonomi sekaligus pihak yang rentan terhadap kebijakan sepihak. Temuan dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan dalam merumuskan kebijakan yang lebih adil, beretika, dan berlandaskan nilai-nilai hukum Islam.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode hukum empiris. Pendekatan ini dipilih karena penelitian tidak hanya menelaah aturan dan prinsip hukum Islam, tetapi juga menggambarkan realitas sosial para driver ojek online yang terdampak oleh kebijakan fitur hemat. Metode ini memandang hukum tidak hanya sebagai norma yang tertulis, tetapi sebagai gejala sosial yang hidup dan berinteraksi dengan masyarakat (Darmalaksana, 2022).

Penelitian ini menelusuri bagaimana kebijakan tersebut berdampak terhadap posisi tawar, perlindungan, dan kondisi kerja pengemudi di lapangan. Dengan analisis *al-maṣlaḥah* sebagai pisau teori untuk menilai sejauh mana kebijakan fitur hemat mencerminkan nilai kemaslahatan dan perlindungan bagi pengemudi. Dalam penelitian ini, konsep *al-maṣlaḥah* merujuk pada definisi al-Ghazali, yaitu upaya menjaga lima kebutuhan dasar manusia (*al-dharūriyyāt al-khams*), terutama perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dan harta (*ḥifẓ al-māl*).

Data primer diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur terhadap 20 orang driver Grab dan Gojek di Kota Medan. Responden dipilih secara purposif, yaitu mereka yang telah menggunakan fitur hemat dan aktif menjalani pekerjaan sebagai driver ojek online. Wawancara dilakukan untuk menggali pengalaman kerja, perubahan penghasilan, dan persepsi mereka terhadap sistem yang dijalankan oleh platform.

Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui studi pustaka, yang mencakup literatur *uṣūl fiqh* klasik dan kontemporer, dokumen kebijakan internal perusahaan aplikasi, serta regulasi pemerintah khususnya Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur ketentuan tarif dan kemitraan layanan angkutan berbasis aplikasi. Sumber-sumber ini digunakan untuk melihat sejauh mana perlindungan hukum positif sejalan atau berbeda dengan praktik fitur hemat di lapangan.

Seluruh data dianalisis secara deskriptif-kualitatif. Analisis dilakukan dengan terlebih dahulu mengidentifikasi pola-pola empiris yang muncul dari pengalaman para driver, kemudian menghubungkan temuan tersebut dengan prinsip-prinsip *al-maṣlaḥah* khususnya perlindungan jiwa dan harta sebagai bagian dari *al-dharūriyyāt al-khams*. Selanjutnya, temuan tersebut dievaluasi menggunakan kaidah fikih muamalah yang relevan, seperti larangan merugikan (*dharar*) dan ketidakjelasan (*gharar*), sehingga proses pengolahan data empiris terhubung secara metodologis dengan kerangka nilai hukum Islam dalam menilai keabsahan dan etika kebijakan fitur hemat.

Untuk menjaga keabsahan data, dilakukan triangulasi sumber dan pemeriksaan ulang hasil wawancara. Seluruh proses penelitian juga memperhatikan kode etik ilmiah, seperti menjaga kerahasiaan identitas responden dan memperoleh persetujuan mereka sebelum wawancara dilakukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Profil Driver Ojek Online Responden

Penelitian ini melibatkan 20 orang driver ojek online di Kota Medan yang terdiri dari mitra platform Grab dan Gojek. Seluruh responden merupakan laki-laki dengan latar belakang pendidikan beragam, mulai dari lulusan SMP hingga sarjana. Sebagian besar responden berusia antara 25 hingga 45 tahun, dengan rentang pengalaman kerja sebagai driver online antara 1 hingga 6 tahun.

Mayoritas responden, yaitu 16 dari 20 orang menjadikan pekerjaan sebagai driver ojek online sebagai sumber penghasilan utama, sementara sebagian kecil menjadikannya sebagai pekerjaan sampingan. Dalam kondisi normal (sebelum fitur hemat aktif), rata-rata penghasilan kotor driver berkisar antara Rp150.000 hingga Rp200.000 per hari, dengan potongan platform sebesar 20% yang diberlakukan pada setiap perjalanan. Temuan ini sejalan dengan laporan Radar Banyuwangi yang mengutip hasil survei tahun 2019, bahwa pengemudi ojek online memiliki potensi penghasilan harian pada kisaran yang sama, yaitu sebelum diterapkannya fitur-fitur baru seperti layanan hemat (Rumpakaadi, 2025). Sementara itu, kebijakan potongan sebesar 20% telah dinyatakan sah oleh Kementerian Perhubungan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 1001 Tahun 2022 (Tempo, 2025).

Setelah pemberlakuan fitur hemat, sebagian besar driver melaporkan adanya penurunan signifikan pada pendapatan harian, bahkan pada jam-jam sibuk. Beberapa di antaranya

menyebut bahwa pendapatan bersih yang sebelumnya bisa mencapai Rp100.000 per hari kini hanya menyisakan Rp60.000–70.000. Jam kerja yang sebelumnya berkisar 8 jam per hari juga meningkat menjadi 10–12 jam per hari untuk mengejar target penghasilan minimal. Di sisi lain, sebagian driver mengakui tetap mengaktifkan fitur hemat demi mempertahankan akses terhadap order, meskipun hasil akhirnya dianggap tidak sebanding dengan tenaga dan waktu yang dikeluarkan.

Profil ini menggambarkan bahwa para driver berada dalam posisi kerja fleksibel namun rentan, dengan tingkat ketergantungan tinggi terhadap sistem dan kebijakan sepihak yang ditetapkan oleh platform. Hal ini sejalan dengan temuan Duggan et al. (2020), yang menjelaskan bahwa dalam sistem kerja berbasis aplikasi, pekerja sering kali berada di bawah kendali algoritma yang menentukan waktu kerja, distribusi order, dan penghasilan, tanpa adanya ruang negosiasi yang seimbang.

B. Implementasi Fitur Hemat dalam Aplikasi Transportasi Online

Fitur hemat pada aplikasi transportasi online, seperti Grab dan Gojek, merupakan layanan yang menawarkan tarif lebih murah kepada konsumen dengan sejumlah ketentuan tertentu, seperti jarak minimum, waktu tunggu, dan skema bundling order. Dalam praktiknya, fitur ini diklaim bersifat opsional dan dapat diaktifkan atau dinonaktifkan oleh driver secara mandiri melalui aplikasi mitra. Grab, misalnya, menegaskan bahwa GrabBike Hemat “tidak diwajibkan dan bersifat sukarela,” sebagaimana disampaikan oleh Tyas Widyastuti, Director Mobility & Logistics Grab Indonesia (Bisnis.com, 2025). Namun, berdasarkan hasil wawancara dengan para driver, ditemukan bahwa kebebasan tersebut bersifat semu, karena terdapat tekanan sistem algoritma terhadap mitra yang tidak mengaktifkan fitur hemat.

Sebagian besar driver menyatakan bahwa ketika fitur hemat tidak diaktifkan, akun mereka menjadi lebih jarang menerima order atau justru tidak mendapatkan order sama sekali, terutama pada jam-jam sibuk. Sistem distribusi order cenderung mengutamakan driver yang mengaktifkan fitur hemat, sehingga meskipun tarifnya lebih rendah, mereka tetap memiliki peluang mendapat perjalanan lebih banyak. Hal ini menciptakan dilema bagi driver: tetap mengaktifkan fitur hemat dengan risiko pendapatan lebih rendah per order, atau menonaktifkannya dan berisiko tidak memperoleh order sama sekali. Seorang driver menyatakan, “Soalnya sistem kayak maksa. Katanya sukarela, tapi kalau dimatikan orderan sepi” (R4, Driver Grab, wawancara, 2025). Hal senada disampaikan oleh driver lainnya, “Karena sebagian besar orderan yang masuk ke saya itu Goride Hemat semua. Jadi ya harus aktifin juga, biar nggak ketinggalan order” (R2, Driver Gojek, wawancara, 2025).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022, tarif ojek online di Zona II (wilayah Sumatera) ditetapkan sebesar Rp1.850 hingga Rp2.300 per kilometer, dengan tarif minimal antara Rp9.250 hingga Rp11.500 untuk empat kilometer pertama. Gojek menyatakan bahwa tarif GoRide Hemat tetap berada dalam rentang tersebut, dan selisih harga ditanggung oleh perusahaan tanpa tambahan potongan kepada driver. Potongan platform tetap sebesar 20% (IDN Times, 2025; Kompas, 2025). Grab juga menegaskan bahwa seluruh tarif layanan di Medan telah mematuhi peraturan yang berlaku, termasuk Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 1001 Tahun 2022 serta SK Gubernur Sumatera Utara Nomor 188.44/543/KPTS/2023 (iNews Medan, 2025).

Sementara itu, Grab menerapkan GrabBike Hemat melalui skema langganan harian, dengan potongan hingga Rp15.000 per hari dan tarif hemat sebesar Rp7.000 untuk jarak maksimal tiga kilometer (Grab Indonesia, 2025). Berdasarkan skema resmi yang berlaku di Kota Medan sejak April 2025, biaya langganan harian ditentukan berdasarkan jumlah order hemat yang diterima mitra dalam satu hari. Jika driver tidak menerima order hemat, biaya langganan sebesar Rp0 (gratis). Namun, untuk 1–2 order dikenakan Rp2.000; 3 order dikenakan Rp6.000;

4–6 order sebesar Rp9.000; dan untuk 7 order atau lebih, biaya langganan mencapai Rp15.000. Biaya ini dipotong secara otomatis melalui Dompot Tunai satu hari setelah order diselesaikan.

Meskipun informasi mengenai fitur hemat tersedia dalam aplikasi mitra, beberapa driver mengaku tidak sepenuhnya memahami skema tersebut secara utuh. Berbagai ketentuan seperti tarif hemat, batas jarak maksimal, serta sistem potongan harian memang dicantumkan, namun penyampaian bersifat satu arah dan teknis, tanpa ruang interaksi atau klarifikasi. Akibatnya, sebagian mitra mengalami kesulitan dalam memahami bagaimana fitur ini bekerja secara menyeluruh, terutama kaitannya dengan sistem distribusi order dan performa akun. “Saya cuma lihat di aplikasi, ada tulisannya soal langganan, tapi jujur bingung maksudnya apa. Gak tahu kalau itu ngaruh ke jumlah order,” (R6, driver Grab, wawancara, 2025). Situasi ini mencerminkan kondisi *epistemic helplessness* sebagaimana dijelaskan oleh Sun & Li (2024), di mana pekerja mengalami keterbatasan dalam mengakses dan memahami informasi penting akibat asimetri pengetahuan dan tertutupnya sistem algoritmik yang mengatur ritme kerja dan skema kompensasi mereka.

Secara umum, implementasi fitur hemat dinilai sebagai bentuk kontrol terselubung dari platform terhadap mitra driver. Meskipun dikemas sebagai inovasi untuk menarik konsumen, fitur ini berdampak langsung pada penghasilan driver, menambah jam kerja, dan menghilangkan kepastian ekonomi. Driver merasa berada dalam sistem kerja yang ditentukan sepihak oleh aplikasi, tanpa ruang negosiasi yang adil. Lata et al. (2023) mengistilahkannya sebagai *soft control*, yaitu bentuk kepatuhan struktural yang tercipta tanpa perintah langsung. Kondisi ini menunjukkan bahwa keberadaan fitur hemat tidak hanya membentuk pilihan teknis, tetapi juga mengatur pola kerja driver secara struktural melalui mekanisme sistem.

C. Dampak Fitur Hemat terhadap Perlindungan dan Kondisi Kerja Driver Ojek Online

Penerapan fitur hemat dalam layanan ojek online berdampak signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan driver, baik dari sisi ekonomi, fisik, maupun psikologis. Temuan lapangan menunjukkan bahwa sebagian besar driver mengalami penurunan penghasilan harian setelah mengaktifkan fitur hemat. Meskipun jumlah order meningkat, tarif per perjalanan menjadi lebih rendah, dengan dominasi order jarak pendek namun penjemputan yang jauh. Kondisi ini tidak sebanding dengan biaya operasional seperti bahan bakar, waktu tunggu, dan tenaga yang dikeluarkan. Seperti diungkapkan salah satu responden “Orderan hemat itu banyak yang jarak pendek tapi jemputnya lumayan jauh, capeknya sama aja. Kena potongan juga, jadi makin kecil dapat bersihnya” (R1, Driver Grab, wawancara, 2025). Sementara itu, potongan oleh platform sebesar 20% tetap diberlakukan pada setiap perjalanan, bahkan disertai dengan biaya langganan harian bagi pengguna fitur hemat, seperti pada skema Grab. Struktur potongan ganda ini memperbesar tekanan ekonomi driver. Akibatnya, pendapatan bersih driver mengalami penurunan yang cukup tajam.

Untuk mengimbangi turunnya penghasilan, para driver terpaksa menambah jam kerja. Sebagian responden mengaku bekerja antara 10 hingga 14 jam per hari demi mencapai target minimal pendapatan harian. Pola kerja seperti ini menunjukkan lemahnya perlindungan terhadap hak pekerja dalam sistem kerja berbasis algoritma. Salah satu driver mengaku, “Sekarang saya narik bisa sampai 12 jam, tapi penghasilan kotor cuma 150.000, belum dipotong bensin sama kuota. Jadi terasa makin lama di jalan, tapi hasilnya kecil” (R7, Driver gojek, wawancara, 2025).

Dari sisi kesehatan, kelelahan menjadi keluhan umum yang diutarakan para driver. Mereka mengaku sering mengalami pegal, sakit pinggang, bahkan tekanan darah tinggi akibat kurang istirahat. Sebagai mana diungkapkan salah satu responden, “Sekarang harus lebih lama di jalan. Kadang dari pagi sampai maghrib baru cukup. Badan capek, bensin juga tambah banyak habis” (R11, Driver Grab, wawancara, 2025). Tak sedikit pula yang mengalami tekanan

psikologis, seperti stres karena beban target harian yang sulit tercapai dan kecemasan terhadap performa akun yang dianggap “tidak aktif” jika tidak mengikuti sistem yang berlaku. Seorang driver mengungkapkan: “Gimana ya, narik sih jalan terus, tapi kadang hati nggak ikhlas. Udah capek, dapet dikit, dipotong pula” (R17, Driver Grab, wawancara, 2025)

Secara sosial, sebagian kecil driver menyampaikan bahwa mereka semakin sulit menjalin interaksi sosial karena waktu kerja yang padat dan tidak teratur. Sebagaimana disampaikan oleh seorang driver, “Kalau udah kerja dari pagi sampai malam, waktu buat kumpul sama keluarga jadi makin jarang. Mau nggak mau harus diutamakan narik” (R10, Driver Gojek, wawancara, 2025). Situasi ini memperburuk aspek kehidupan pengemudi secara umum dan menjadikan pekerjaan sebagai driver online rentan, tidak pasti, dan minim jaminan. Dalam banyak kasus, para driver tidak memiliki pilihan selain mengikuti skema kerja aplikasi meskipun dirasa merugikan, karena ketiadaan alternatif mata pencaharian lain. Temuan ini sejalan dengan studi Natalia & Gugus Febri Putranto (2023) yang mencatat bahwa pekerja di sektor *gig economy* Indonesia rentan terhadap ketidakpastian pendapatan, stres, dan kelelahan mental akibat sistem kerja berbasis aplikasi.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa fitur hemat bukan hanya sekadar kebijakan tarif, tetapi juga memperlihatkan lemahnya sistem perlindungan bagi driver terhadap kebijakan sepihak, terutama dalam konteks kerja informal berbasis platform digital. Fenomena ini menggambarkan apa yang disebut Wood et al. (2019) sebagai *systemic insecurity*, yakni tekanan berkelanjutan akibat ketidakpastian pendapatan dalam sistem kerja algoritmik. Lin et al. (2023) menambahkan bahwa fleksibilitas semacam ini bersifat paradoks, karena justru mendorong pekerja untuk terus aktif demi memenuhi kebutuhan dasar, yang pada akhirnya menimbulkan *work-life conflict*.

D. Analisis al-Maṣlaḥah terhadap Kebijakan Fitur Hemat

Analisis terhadap fitur hemat dalam layanan ojek online ditinjau dari perspektif *al-maṣlaḥah* menunjukkan bahwa kebijakan ini tidak memenuhi unsur kemaslahatan *syar’i* yang sejati. Fitur ini tidak menjaga salah satu dari lima tujuan utama syariat sebagaimana ditegaskan Imam al-Ghazali, yaitu agama, jiwa akal, keturunan, dan harta bahkan mengandung potensi mafsadah (kerusakan) (Yazid et al., 2022). Dalam teori *uṣūl fiqh*, *al-maṣlaḥah* adalah dipahami sebagai kemaslahatan yang bertujuan mendatangkan manfaat dan menolak kerusakan (*jalb al-manāfi ‘wa dar’ al-mafāsīd*) selama tidak bertentangan dengan prinsip syariat (Taufiq, 2022).

Berdasarkan hasil penelitian, fitur hemat menimbulkan dampak negatif yang nyata terhadap kondisi kerja dan perlindungan pengemudi, seperti penurunan pendapatan, kelelahan fisik, tekanan psikologis, serta jam kerja yang berlebihan. Situasi ini bertentangan dengan beberapa tujuan pokok syariat (*maqāṣid al-syarī‘ah*), terutama:

1. *Hifẓ al-Nafs* (menjaga jiwa). Sistem kerja yang memaksa driver bekerja secara berlebihan demi mengejar target penghasilan minimum berdampak pada fisik dan psikis mereka. Dalam konteks *maqāṣid al-syarī‘ah*, kondisi ini bertentangan dengan prinsip *hifẓ al-nafs*, yaitu kewajiban menjaga keselamatan dan keberlangsungan jiwa manusia. Febrianti Aryet & Harahap (2025) menegaskan bahwa perlindungan terhadap jiwa menuntut agar setiap kebijakan atau sistem tidak membahayakan keselamatan individu. Oleh karena itu, kebijakan fitur hemat yang memperburuk kondisi fisik dan psikologis driver dapat dinilai sebagai bentuk mafsadah yang bertentangan dengan tujuan pokok syariat. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan ini tidak memperhatikan perlindungan terhadap jiwa manusia.
2. *Hifẓ al-Māl* (menjaga harta/penghasilan). Potongan platform yang tinggi dan tarif rendah akibat fitur hemat menyebabkan kerugian finansial pada pihak driver. Dalam konteks kerja informal digital, struktur potongan ganda yakni potongan perorder dan biaya langganan

harian menggerus pendapatan bersih yang diterima mitra pengemudi. Ini menunjukkan bahwa kebijakan tersebut tidak melindungi kepemilikan dan penghasilan secara adil, dan bahkan mempersempit ruang nafkah yang layak. Hal ini bertentangan dengan prinsip *hifz al-māl*, yaitu perlindungan terhadap hak milik dan harta manusia agar tidak hilang atau rusak tanpa alasan yang dibenarkan oleh syariat (Tanjung & Hidayat, 2024). Dengan demikian kebijakan ini gagal memberikan perlindungan ekonomi yang adil bagi driver sebagai pihak yang lebih lemah dalam relasi kerja digital.

Pelanggaran terhadap *Hifz al-Nafs* dan *Hifz al-Māl* dikategorikan sebagai pelanggaran atas kemaslahatan tingkat *dharuriyyah*, yaitu kebutuhan paling mendasar yang wajib dijaga demi keberlangsungan hidup manusia (Al-Shātibī, 2003). Ketika aspek *dharuriyyah* ini terlanggar, mafsadah yang timbul digolongkan sebagai mafsadah besar (*mafsadah ‘uẓmā*) karena berdampak langsung terhadap keselamatan fisik, kestabilan nafkah, dan ketahanan hidup seseorang. Temuan empiris penelitian ini menunjukkan bahwa fitur hemat menimbulkan mafsadah pada dua aspek tersebut sekaligus melalui kelelahan ekstrem, tekanan psikologis yang berat, serta penurunan kondisi kesehatan akibat jam kerja yang berlebihan, di satu sisi; dan kerugian finansial sistemik yang menggerus pendapatan driver di sisi lain. Hubungan langsung antara pelanggaran *dharuriyyah* dan mafsadah fatal inilah yang menguatkan bahwa kebijakan fitur hemat membawa bahaya serius bagi pengemudi dalam perspektif *al-maṣlaḥah*.

Selain kerusakan pada aspek *dharuriyyah* tersebut, penelitian juga menemukan dampak pada tingkat *tahsiniyyah*. Pada aspek ini, fitur hemat justru memperburuk kondisi sosial driver. Tekanan sistem, skema kerja yang eksploitatif, serta jam kerja yang panjang membuat banyak pengemudi merasa kehilangan martabat dan etika kerja yang layak. Sistem ini menciptakan relasi kerja yang timpang antara aplikator dan mitra. Dalam kerangka *maṣlaḥah tahsiniyyah*, kebijakan seperti ini bertentangan dengan nilai-nilai etis dan praktik terbaik yang seharusnya dijunjung tinggi dalam struktur kerja. Seperti dijelaskan oleh Fadilah & Tanjung (2023), *maṣlaḥah tahsiniyyah* (kebutuhan pelengkap) mengacu pada melakukan apa yang sejalan dengan praktik-praktik terbaik dan menahan diri dari tindakan yang tidak didukung oleh orang-orang yang berilmu. Maka, sistem kerja yang merendahkan martabat profesi, mengabaikan kenyamanan, serta menimbulkan beban psikososial bagi driver tidak dapat dinilai sebagai bentuk kemaslahatan dalam tataran *tahsiniyyah*.

Kebijakan fitur hemat ini juga tidak memenuhi kriteria *maṣlaḥah mu‘tabarah* (kemaslahatan yang diakui), yaitu bentuk kemaslahatan yang memiliki dasar dari nash atau *ijma’*, baik secara langsung (*munāsib mu‘atsir*) maupun tidak langsung (*munāsib mu‘allim*), serta selaras dengan tujuan-tujuan utama syariat (*maqāṣid al-syari‘ah*) (Usman, 2020). Kebijakan ini gagal memenuhi kriteria *maṣlaḥah mu‘tabarah* karna:

1. Tidak membawa kemaslahatan menyeluruh bagi kedua pihak (konsumen dan driver),
2. Tidak menjamin keadilan distribusi manfaat dan beban,
3. Tidak berpihak kepada kelompok rentan dalam relasi kerja digital.

Fitur hemat yang diklaim sebagai inovasi promosi dari sisi perusahaan justru menjadi bentuk *maṣlaḥah majrūḥah* (kemaslahatan yang cacat), karena tidak memperhatikan perlindungan dan keadilan bagi mitra pengemudi. Pelanggaran terhadap *Hifz al-Nafs* dan *Hifz al-Māl* pada tingkat *dharuriyyah* menunjukkan bahwa mafsadah yang ditimbulkan bersifat fatal, sehingga kebijakan ini tidak dapat dipertahankan dalam bentuknya saat ini. Oleh sebab itu, dalam perspektif hukum Islam, kebijakan fitur hemat seharusnya dihapus atau direvisi secara menyeluruh agar sesuai dengan asas keadilan, kesepakatan yang tidak merugikan pihak mana pun, dan tujuan kemaslahatan publik sebagaimana diajarkan dalam *maqāṣid al-syari‘ah*.

Dengan Demikian, berdasarkan pelanggaran terhadap *Hifz al-Nafs* dan *Hifz al-Māl*, penulis merekomendasikan agar platform transportasi online dan regulator mengambil langkah-langkah regulatif yang jelas. DSN-MUI perlu menyusun fatwa yang secara spesifik

membahas praktik *soft control* algoritma dalam platform digital, sehingga tekanan sistemik terhadap driver dapat dikontrol dan praktik bisnis tetap sesuai prinsip syar'i. Selain itu, pemerintah atau regulator diharapkan menetapkan batas minimum pendapatan per jam bagi pengemudi, untuk memastikan hak penghasilan mereka terlindungi dari pemotongan ganda maupun tekanan algoritmik, sekaligus meminimalkan risiko kerugian finansial. Langkah-langkah ini diharapkan dapat menjamin praktik bisnis digital yang adil secara substansial, berkeadaban, dan sesuai prinsip hukum Islam, serta mengurangi mafsadah fatal bagi pengemudi sebagai pihak yang lebih lemah dalam relasi kerja digital.

E. Perspektif Hukum Islam terhadap Etika Bisnis Digital

Dalam perspektif hukum Islam, praktik bisnis digital termasuk kebijakan dalam platform transportasi online harus berlandaskan pada prinsip keadilan, kejujuran, tanggung jawab, dan perlindungan terhadap pihak yang lemah. Sejalan dengan penelitian Elsanti et al. (2024) yang menunjukkan bahwa implementasi etika bisnis Islam dalam platform menuntut perlakuan yang adil terhadap mitra pengemudi, termasuk dalam hal pendapatan dan dampak kebijakan diskon. Etika bisnis dalam Islam tidak hanya menekankan keuntungan semata, tetapi juga memastikan bahwa setiap transaksi dan model usaha tidak merugikan pihak lain dan sesuai dengan *maqāṣid al-syarī'ah*. Hal serupa ditegaskan oleh Achmad (2024), yang menyatakan bahwa pelaku bisnis transportasi online memiliki kewajiban moral dan syar'i untuk menerapkan prinsip keadilan dan transparansi dalam hubungan kemitraan sebagai bentuk tanggung jawab sosial dalam ekonomi berbagi berbasis syariah.

Kebijakan fitur hemat dalam aplikasi ojek online, sebagaimana ditemukan dalam penelitian ini, menimbulkan ketimpangan relasi kuasa antara perusahaan dan mitra driver. Dalam praktiknya, pengemudi tidak memiliki kebebasan yang sejati dalam memilih sistem kerja, karena fitur hemat yang bersifat opsional ternyata memengaruhi performa akun dan akses terhadap order. Ini bertentangan dengan prinsip dasar *riḍā bi al-tarāḍī* (kerelaan dua pihak) dalam akad, yaitu bahwa transaksi hanya sah jika kedua pihak secara sukarela dan setara tanpa unsur paksaan, yang menjadi syarat sah dalam transaksi (Kulsum & Aprilianti, 2024).

Kondisi tersebut tidak hanya melanggar prinsip *riḍā bi al-tarāḍī*, tetapi dapat dikategorikan sebagai bentuk *ikrah ma'nawī* (paksaan non-fisik atau sistemik). Akad yang terjadi di bawah tekanan atau keadaan yang memaksa pihak tertentu dapat dianggap cacat, sehingga keabsahannya patut dipertanyakan (Irfanudin, 2023). *Ikrah ma'nawī* terjadi ketika seseorang tidak dipaksa secara fisik, tetapi keadaan sistem membuatnya "tidak memiliki pilihan lain" selain menerima syarat yang merugikan. Pada kasus pengemudi ojek online, tekanan algoritmik membuat mereka bergantung pada aktivasi fitur hemat untuk memperoleh order. Hal ini menyebabkan kerelaan driver bukan hilang sepenuhnya, tetapi terdistorsi oleh tekanan struktural yang membuat mengekang kebebasan memilih mereka.

Lebih lanjut, ketidakjelasan mekanisme distribusi order serta minimnya transparansi mengenai cara algoritma menentukan prioritas pengiriman termasuk dalam kategori *gharar fāḥish* (ketidakjelasan berat), yaitu ketidakjelasan yang signifikan dalam akad/transaksi termasuk kategori terlarang (Muthia Azzahra et al., 2024). Dalam konteks platform ojek online, driver tidak mengetahui secara pasti bagaimana sistem menentukan akses order, namun mereka merasakan dampak langsung berupa berkurangnya peluang mendapat pesanan ketika fitur hemat tidak diaktifkan. Ketidakjelasan ini menempatkan driver pada posisi yang rawan kerugian, sehingga kemitraan melalui sistem tersebut mengandung unsur *gharar* berat, dan karenanya tidak sesuai dengan prinsip keadilan, transparansi, dan perlindungan hak.

Prinsip "*lā ḍarar wa lā ḍirār*" (tidak boleh membahayakan diri sendiri atau orang lain) menjadi landasan penting dalam menilai kebijakan platform digital (Agus Putra, 2023). Apabila fitur hemat menyebabkan kerugian yang terus-menerus dan membahayakan

kesejahteraan pengemudi, maka kebijakan tersebut tidak dapat dibenarkan menurut etika Islam. Hal ini mengharuskan perusahaan platform untuk bertanggung jawab secara moral dan sosial dalam menyusun kebijakan yang adil, transparan dan proporsional bagi seluruh pihak. Terutama bagi mitra pengemudi yang lebih rentan secara posisi tawar (Reski et al., 2024). Dalam hukum Islam, prinsip perlindungan kerja digital menjadi kewajiban moral yang harus dijaga oleh perusahaan, agar keselamatan dan martabat mitra pengemudi tetap terlindungi dari kebijakan yang bersifat eksploitatif.

Etika bisnis digital dalam Islam juga menekankan transparansi, perlindungan terhadap pekerja, dan distribusi manfaat yang berimbang. Oleh karena itu, penerapan fitur atau algoritma dalam bisnis digital harus dievaluasi berdasarkan dampaknya terhadap manusia sebagai pelaku ekonomi, bukan semata-mata efisiensi sistem. Prinsip ini sangat relevan dalam konteks *gig economy*, di mana karyawan seperti driver aplikasi sering menghadapi ketimpangan relasional dan ketidakadilan struktural akibat desain algoritmik yang tidak transparan (Sahida et al., 2023).

Dengan demikian, hukum Islam menuntut agar bisnis digital tidak hanya patuh secara formal, tetapi juga adil secara substansial, menjunjung nilai kemaslahatan, perlindungan, dan keberkahan dalam setiap kebijakan yang diambil. Sejalan dengan penelitian Mappaterru & Deflyanty (2025), keberlanjutan bisnis dalam Islam hanya dapat terwujud bila kepercayaan, keadilan, dan distribusi manfaat diterapkan secara menyeluruh dalam kebijakan dan praktik digital.

PENUTUP

Penelitian ini menemukan bahwa fitur hemat dalam layanan ojek online berdampak langsung terhadap kondisi kerja dan perlindungan driver, khususnya di Kota Medan. Meskipun secara formal fitur ini bersifat opsional, kenyataannya pengemudi merasa terpaksa mengaktifkannya karena tekanan algoritmik dan distribusi order yang tidak seimbang. Sebagian besar driver mengalami penurunan pendapatan bersih, peningkatan jam kerja, kelelahan fisik dan mental, serta ketidakpastian sistem potongan yang dianggap merugikan.

Dari perspektif *al-maṣlaḥah*, kebijakan fitur hemat tidak mencerminkan kemaslahatan syar'i karena bertentangan dengan tujuan utama syariat, khususnya dalam perlindungan terhadap jiwa (*hiḏ al-naḑs*) dan harta (*hiḏ al-māl*). Dampak negatif berupa kelelahan, tekanan psikologis, dan penurunan pendapatan menunjukkan adanya *maḑṣadah* yang lebih dominan dibanding kemaslahatan dan yang paling krusial, melanggar *Maṣlaḥah Dharuriyyah* (kebutuhan primer). Hal ini menunjukkan kebijakan ini tidak dapat dikategorikan sebagai bentuk kemaslahatan yang sah dalam kerangka *maqāṣid al-syarī'ah*, sehingga kebijakan ini wajib direvisi atau dihentikan.

Analisis etika bisnis Islam menunjukkan bahwa praktik ini bertentangan dengan prinsip *riḏā bi al-tarāḏi* karena adanya tekanan sistemik dalam relasi kerja, serta mengandung unsur gharar, dan tidak sejalan dengan kaidah *lā ḑarar wa lā ḑirār* akibat ketidakjelasan informasi dan ketimpangan posisi tawar antara perusahaan dan mitra. Prinsip keadilan, transparansi, dan tanggung jawab sosial belum sepenuhnya terwujud dalam kebijakan ini. Karena itu, fitur hemat tidak dapat dinilai sebagai bentuk kemaslahatan syar'i yang sah menurut *maqāṣid al-syarī'ah*, meskipun membawa manfaat bagi konsumen.

Penelitian ini merekomendasikan agar platform ojek online mengevaluasi kembali skema langganan harian pada Grab, serta sistem distribusi order di kedua platform yang kerap menugaskan penjemputan jauh untuk perjalanan jarak pendek. Penyesuaian sistem diperlukan agar beban kerja lebih proporsional terhadap pendapatan yang diterima. Transparansi informasi dan melibatkan mitra dalam pengambilan kebijakan juga perlu ditingkatkan, agar tidak terbatas pada pemberitahuan satu arah melalui aplikasi.

Mengingat temuan hukum Islam yang kuat, penelitian ini juga merekomendasikan kepada Dewan Syariah Nasional (DSN-MUI) untuk mengeluarkan Fatwa yang secara spesifik membahas etika penggunaan *algoritma soft control* dalam *gig economy*, serta batas-batas kebijakan diskon/tarif yang melanggar *Hifz al-Māl* dan *Hifz al-Nafs* mitra pengemudi. Fatwa ini krusial untuk mengisi kekosongan hukum Syariah kontemporer terkait ekonomi digital.

Pemerintah juga perlu memastikan implementasi regulasi yang berpihak pada perlindungan kerja bagi pengemudi sebagai bagian dari pekerja sektor informal digital. Secara praktis, hal ini dapat dilakukan dengan memperkuat pengawasan terhadap fitur-fitur baru dalam aplikasi, mewajibkan transparansi informasi mengenai potongan, distribusi order, dan skema kerja mitra, serta meninjau ulang ketentuan teknis jarak penjemputan pada skema tarif rendah, guna menjamin perlindungan yang adil dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, L. I. (2024). Etika, Hak & Kewajiban Pelaku Bisnis Transportasi On-Line (GOJEK) Perspektif Bisnis Sharing Economy Syariah. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 10(1), 866. <https://doi.org/10.29040/jiei.v10i1.12358>
- Agus Putra, P. A. (2023). Aplikasi Kaidah Lâ Dharara Wa Lâ Dhirâr Dalam Hukum Ekonomi Syariah. *Al-Kharaj : Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 6(2), 4164–4179. <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v6i2.4391>
- Aji, A. B. M. (2022). *Pengaruh kualitas pelayanan dan harga terhadap kepuasan pelanggan jasa transportasi online gojek perspektif masalah mursalah*. Universitas Islam Negeri Sunan Ampel.
- Al-Shātibī, I. ibn M. (2003). *Al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Sharī'ah*. Dār al-Kutub al-‘Ilmiyyah.
- Bisnis.com. (2025, April 21). *Grab tegaskan program grabbike hemat bersifat opsional bagi mitra driver*. <https://teknologi.bisnis.com/read/20250421/266/1870623/grab-tegaskan-program-grabbike-hemat-bersifat-opsional-b>
- Darmalaksana, W. (2022). *Metodologi penelitian hukum Islam*. Sentra Publikasi Indonesia.
- Duggan, J., Sherman, U., Carbery, R., & McDonnell, A. (2020). Algorithmic management and app-work in the gig economy: A research agenda for employment relations and HRM. In *Human Resource Management Journal* (Vol. 30, Issue 1, pp. 114–132). Blackwell Publishing Ltd. <https://doi.org/10.1111/1748-8583.12258>
- Elsanti, E., Asih Putri, D. J., & Wulandari, M. (2024). Implementasi Prinsip-Prinsip Etika Bisnis Islam dalam Model Bisnis Platform Digital: Studi Komparatif Grab dan Gojek. *Mauriduna: Journal of Islamic Studies*, 5(2), 543–555. <https://doi.org/10.37274/mauriduna.v5i2.1245>
- Fadilah, R., & Tanjung, D. (2023). *Wakaf tunai perspektif masalah mursalah*. 11(3), 257–269. <https://doi.org/10.32832/yustisi.v11i3.17893>
- Febrianti Aryet, A., & Harahap, A. (2025). Perlindungan Konsumen terhadap Helm Non-SNI dalam Perspektif Maqashid Syariah: Studi Kasus di Kecamatan Medan Perjuangan. *Indonesian Journal of Humanities and Social Sciences*, 6, 12. <https://ejournal.uit-lirboyo.ac.id/index.php/IJHSS>
- Grab Indonesia. (2025, April 15). *Rekor turun harga grabbike hemat*. <https://www.grab.com/id/campaign/rekorturunhargagrab/>
- Hadiati, D. (2024). Legal Protection for Online Transportation Service Drivers as Platform Workers in Indonesia. *Peradaban Hukum Nusantara*, 1(1), 36–59. <https://doi.org/10.62193/245kqc30>
- IDN Times. (2025, May 23). *Gojek klaim tarif goride hemat tak bebani driver*. <https://jatim.idntimes.com/news/jawa-timur/gojek-klaim-tarif-hemat-sudah-sesuai-regulasi-00-w15v1-4jq2xq>
- iNews Medan. (2025, May 8). *Grab: Program akses hemat terbukti dongkrak pendapatann harian mitra driver medan*. <https://medan.inews.id/read/591592/grab-program-akses-hemat-terbukti-dongkrak-pendapatan-harian-mitra-driver-medan>
- Irfanudin, F. (2023). A Critical Study of Contracts in the Perspective of Fiqh Mu’amalah (Overview of Contract Defects). *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 9(01), 1015–1022. <https://doi.org/10.29040/jiei.v9i1.7605>
- Kompas. (2025, May 23). *Gojek pastikan program hemat tidak bebani mitra driver, patuh regulasi tarif ojek online*. <https://surabaya.kompas.com/read/2025/05/23/140829978/patuh-regulasi-gojek-tegaskan-program-hemat-sesuai-sk-gubernur-jatim>

- Kulsum, S. S. D., & Aprilianti, A. (2024). Fintech And Financial Innovation: Online Transportation Services In The Perspective Of Shari'ah Economic Law. *ASAS*, 16(1). <https://doi.org/10.24042/asas.v16i1.22558>
- Lata, L. N., Burdon, J., & Reddel, T. (2023). New tech, old exploitation: Gig economy, algorithmic control and migrant labour. *Sociology Compass*, 17(1). <https://doi.org/10.1111/soc4.13028>
- Lin, X., Lei, M., & Wang, X. (2023). How platform economic dependence leads to long working time: The role of work pressure and platform HRM practices. *Sustainability (Switzerland)*, 15(16). <https://doi.org/10.3390/su151612634>
- Mappaterru, R., & Deflyanty, P. S. (2025). *Islamic Business Ethics and Sustainability: Building a Business Based on Trust and Justice*. 2, 43–52. <https://doi.org/10.62872/rpsa6746>
- Muthia Azzahra, Lara Dwi Alma, Intan Nuraini Azzahra, & Wismanto Wismanto. (2024). Gharar Konsep Memahami dalam Fiqih: Definisi dan Implikasinya dalam Transaksi. *Hikmah : Jurnal Studi Pendidikan Agama Islam*, 1(4), 145–153. <https://doi.org/10.61132/hikmah.v1i4.265>
- Natalia, C., & Gugus Febri Putranto, F. (2023). Kerentanan kesejahteraan gig worker di Indonesia pascapandemi. *Jurnal Ekonomi Indonesia* •, 12(2), 173–186. <https://doi.org/https://doi.org/10.52813/jei.v12i2.479>
- Pratiwi, G. A., Almahsum, R. M., Setiyawati, R. D., Farahdila, A. P., & Zaki, A. (2024). Kontestasi start-up ojek online di indonesia: Strategi promosi digital gojek, grab, indriver, dan maxim. *OIKONOMIKA : Jurnal Kajian Ekonomi Dan Keuangan Syariah*, 5(1), 64–79. <https://doi.org/10.53491/oikonomika.v5i1.955>
- Reski, S., Nur, W., Jannah, S., Al Azizah, N., Azzahar, S., Jurnal, A.-K. :, Muamalah, B., & Islam, E. (2024). Principle of Lā Dārar Wa Lā dirār in mudarabah contracts: A case study of mizuta business practices in makassar. *Jurnal Bidang Muamalah Dan Ekonomi Islam*, 4(2), 200–220. <https://doi.org/10.36701/al-khiyar.v4i2.1818>
- Rivaldo Noor, B. (2024). *Pengaruh kemitraan, persaingan dan pendapatan ojek online terhadap kesejahteraan driver gojek di jakarta selatan*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Rumpakaadi, L. (2025, March 11). *Kerja keras seharian, berapa penghasilan ojol di 2025?* Radar Banyuwangi. https://radarbanyuwangi.jawapos.com/nasional/755751264/kerja-keras-seharian-berapa-penghasilan-ojol-di-2025#google_vignette
- Sahida, G. A., Komara Bintang, A., & Hayati, A. M. (2023). *Perspektif Islamic moral economy (Ime) terhadap gig economy: Tantangan keadilan dan kesejahteraan pekerja di era digital*. 5(1), 16–28. <https://doi.org/https://doi.org/10.14421/vds9z434>
- Sun, T., & Li, Y. (2024). Effect of algorithmic transparency on gig workers' proactive service performance: A moderated chain mediation model. *American Journal of Industrial and Business Management*, 14(04), 462–491. <https://doi.org/10.4236/ajibm.2024.144024>
- Tanjung, N. S., & Hidayat, R. (2024). Legal analysis of the regulation of the minister of marine affairs and MINISTER OF MARINE fisheries number 7 of 2024 concerning lobster seed management from the perspective of masalah mursalah: A study of lobster seed export policy. *Indonesian Interdisciplinary Journal of Sharia Economics (IJJSE)*, 7(3). <https://e-journal.uac.ac.id/index.php/iijse/article/view/6045>
- Taufiq, M. (2022). *Al-Maslahah sebagai sumber hukum Islam: Studi pemikiran imam malik dan najm al-din al-thufi* (Abdul Rahim, Ed.; I). Pustaka Egaliter.
- Tempo. (2025, July 21). *Potongan tarif ojol 20 persen sudah sesuai aturan*. Tempo. <https://www.tempo.co/ekonomi/kemenhub-potongan-tarif-ojol-20-persen-sudah-sesuai-aturan-2049161>

- Usman, M. (2020). Masalah mursalah sebagai metode istinbath hukum perspektif al-thufi dan al-qaradhawi. *Jurnal Hukum Islam Dan Pranata Sosial Islam*, 08(1). <https://doi.org/10.30868/am.v8i1.708>
- wahyudi. (2021). *Kesejahteraan pengemudi ojek online grab di kota kediri dalam perspektif ekonomi Islam*. Institut Agama Islam Negeri Kediri.
- Walangitan, B. Y., Dotulong, L. O., Poluan, J. G., & Ekonomi dan Bisnis Jurusan Manajemen, F. (2022). Pengaruh diskon harga, promosi dan kualitas pelayanan terhadap minat konsumen untuk menggunakan transportasi online (studi pada konsumen maxim di manado). *Jurnal Emba*, 10(4), 511–521. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/emba/article/view/43821>
- Wood, A. J., Graham, M., Lehdonvirta, V., & Hjorth, I. (2019). Good gig, bad gig: Autonomy and algorithmic control in the global gig economy. *Work, Employment and Society*, 33(1), 56–75. <https://doi.org/10.1177/0950017018785616>
- Yazid, I., Adly, M. A., & Tamami, A. (2022). *Kesejahteraan keluarga pasangan hasil dispensasi kawin di kota medan: Perspektif masalah mursalah*. 10(2), 829–846. <https://doi.org/10.30868/am.v10i02.3141>