



Re-Evaluasi *Gig Economy* di Indonesia Melalui Kemunculan Solidaritas Pengemudi Ojek *Online*



Credit: Antara/Reno Esnir/thejakartapost.com

“Konflik tidak selalu bersifat destruktif, tetapi juga bisa bersifat produktif, terutama dalam menentang narasi dominan yang memarginalkan kelompok tertentu”

- Suci Lestari Yuana, M.I.A

Transformasi ekonomi digital menghadirkan terminologi *gig economy* yang menempatkan platform daring sebagai fasilitator untuk menghubungkan pekerja dengan konsumen dalam jangka pendek. Silaban et al. (2023) menyatakan bahwa lahirnya Gojek (2010), Uber (2013), Grab (2014), dan berbagai platform lain menandakan operasi pertama platform daring dalam bidang transportasi di Indonesia. Eksistensi moda transportasi berbasis daring, terutama ojek *online*, sangat disukai konsumen karena dinilai lebih mudah diakses dan terjangkau sehingga dapat berkembang begitu pesat. Hal tersebut mendorong banyak pekerja menggantungkan mata pencahariannya sebagai pengemudi ojek *online*.

Dalam konteks ini, *gig economy* menyediakan ekosistem kerja yang fleksibel dan independen. Pekerja tidak terikat oleh kontrak kerja yang ketat sehingga pekerja bebas menentukan waktu untuk bekerja. Namun, fleksibilitas yang ditawarkan oleh *gig economy* tidak diiringi dengan jaminan pemenuhan hak-hak pekerja. Ditinjau dari aspek hukum, ketiadaan regulasi yang tepat untuk mengatur hubungan perusahaan platform daring dengan pengemudi ojek *online* menempatkan para pekerja dalam kondisi rentan dieksploitasi. Lantas, bagaimana struktur dominan dalam perusahaan platform daring menyebabkan timbulnya resistensi dari pengemudi ojek *online*? Bagaimana solidaritas muncul di antara pengemudi ojek *online* tersebut?

Istilah '*Bogus Partnership*' dalam Menjelaskan Relasi Perusahaan Platform Daring dengan Pengemudi Ojek Online

Selama ini, perusahaan platform daring menerapkan skema '*partnership*' atau kemitraan untuk menggambarkan relasinya dengan pengemudi ojek *online*. Skema hubungan kemitraan tidak tercantum dalam Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, tetapi tercantum dalam Undang-Undang No. 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Undang-undang tersebut menjelaskan bahwa kemitraan harus dilandaskan pada hubungan usaha yang memiliki persamaan kedudukan berdasar asas saling membutuhkan, saling percaya, konsolidasi, dan harus menguntungkan kedua pihak. Akan tetapi, perlu digarisbawahi bahwa konsep kemitraan yang dilakukan oleh perusahaan platform daring berbeda dengan yang diatur dalam undang-undang tersebut (Izzati, 2023; Novianto, 2021).

Novianto (2021) menjelaskan bahwa ketidakpastian dan ketidakadilan kondisi kerja yang dirasakan oleh pengemudi ojek *online* pada dasarnya berakar dari kekeliruan dalam mengelompokkan status pekerjaan mereka. Sistem '*partnership*' yang diterapkan oleh perusahaan platform daring dinilai problematik dan berlandaskan pada pencarian keuntungan semata. Dengan mengkategorisasikan pengemudi ojek *online* sebagai 'mitra', artinya perusahaan platform daring tidak memiliki kewajiban untuk memberikan upah minimum, jaminan sosial dan asuransi kesehatan, uang lembur, serta hak untuk libur di hari besar. Padahal, hubungan perusahaan dengan para pengemudi ojek *online* dapat diklasifikasikan sebagai hubungan ketenagakerjaan formal (Izzati & Sesunan, 2022), mengingat perusahaan platform daring seringkali menetapkan berbagai kebijakan secara sepihak dan mengharuskan pengemudi ojek *online* untuk mematuhi peraturan tersebut. Sebagai contoh, perusahaan platform daring seringkali melakukan pemutusan hubungan kerja kepada pengemudi ojek *online* apabila mereka mendapatkan penilaian tidak baik dari pelanggan dan terbukti tidak mencapai target yang ditentukan (Fairwork, 2021). Oleh karena itu, hubungan antara perusahaan platform daring dan pengemudi ojek *online* dikenal dengan istilah '*Bogus Partnership*'. Artinya, hubungan kemitraan bukan didasarkan pada keuntungan resiprokal, melainkan hanya memberikan keuntungan lebih besar kepada perusahaan platform daring.

Mekanisme Kontrol yang Menghambat Potensi Keuntungan Ekonomi Resiprokal

Di tengah perkembangan platform daring yang begitu pesat, Gojek dan Grab merupakan mega-platform yang berhasil mendominasi *gig economy* Indonesia dalam sektor transportasi. Kehadiran kedua aplikasi membentuk perubahan lanskap sosial politik di kehidupan sehari-hari. Menurut data dari Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LDFEB UI) tahun 2019, transaksi Gojek berkontribusi terhadap perekonomian negara sebesar 104,6 triliun rupiah atau hampir 7 miliar dolar Amerika Serikat (Fairwork, 2021). Hal ini dikarenakan masifnya kesempatan kerja yang ditawarkan oleh kedua perusahaan platform daring tersebut. Calon pekerja dapat dengan mudah mendaftarkan diri menjadi mitra Gojek atau Grab dan melakukan transaksi ekonomi melalui platform tersebut. Selain itu, fenomena digitalisasi yang mendorong masyarakat untuk memanfaatkan teknologi digital semakin membuka peluang besar bagi perusahaan platform daring untuk meraup keuntungan.

Meskipun terdapat kemudahan dalam menjadi mitra, kontrol kerja yang sepenuhnya dipegang oleh perusahaan platform daring menimbulkan kerugian bagi para pengemudi ojek *online*. Wulansari et al. (2021) menyebutkan bahwa kerugian pengemudi ojek *online* dimulai setelah berakhirnya strategi bisnis "bakar-bakar uang" oleh Gojek dan Grab. Pada periode ini, terdapat peningkatan potongan untuk pengemudi hingga 20%, pengurangan insentif, peningkatan target untuk mendapat bonus, pengurangan diskon untuk konsumen, pemberlakuan biaya tambahan, serta perekrutan banyak mitra baru. Perusahaan cenderung meningkatkan persentase komisi bagi aplikator yang memangkas pendapatan pengemudi ojek *online*, alih-alih menaikkan biaya tarif penumpang untuk menambah insentif mereka. Implikasinya, pendapatan pengemudi ojek *online* menurun dan persaingan antar-pengemudi semakin tinggi sehingga membuat peluang mendapatkan insentif ekonomi semakin sulit. Banyak pengemudi ojek *online* bekerja lebih lama untuk mencapai upah minimum yang cukup demi memenuhi kebutuhan sehari-hari tanpa jaminan kesehatan dan upah lembur. Kerentanan ini kemudian mendorong pengemudi ojek *online* untuk membangun komunitas solidaritas guna menyalurkan keluhan mereka terhadap perusahaan. Menurut Fair Work (2021), pekerja *gig economy* di Indonesia memiliki solidaritas yang kuat, terlihat dari banyaknya komunitas berbasis lokasi dan komunitas pengemudi ojek *online* berbasis gender seperti Srikandi, Lady Grab Jabodetabek, Lady Leader, dan Lady Merah Putih.

Tuntutan Solidaritas Pengemudi Ojek *Online* untuk Kondisi Kerja yang Lebih Baik

Standing (2011) menggambarkan pekerja *gig economy* sebagai kelompok prekariat, yaitu manifestasi baru dari model kapitalisme bernama *rentier capitalism*. Model kapitalisme ini meyakini bahwa aliran pendapatan terus mengalir ke pemilik industri, sementara aliran yang diperoleh para pekerja semakin sedikit. Implikasinya, para kapitalis global menginginkan banyak kelompok prekariat, atau Standing (2011) menyebutnya sebagai *political monster* (Karageorgou & Gousis, 2024). Di Indonesia, kelompok pengemudi ojek *online* adalah representasi nyata dari kelompok prekariat. Dalam konteks ini, solidaritas tidak hanya diartikan sebagai sekumpulan orang yang bersatu karena kesamaan tertentu, tetapi

juga sebagai aksi kolektif suatu kelompok yang menggunakan sumber daya untuk memperjuangkan hak-hak mereka. Beberapa tahun terakhir, aksi kolektif pengemudi ojek *online* tercermin melalui berbagai bentuk aksi protes, mulai dari petisi, aksi mogok bersama, hingga pembentukan serikat pekerja.

Kolektivitas ini tidak muncul secara tiba-tiba. Keresahan pengemudi ojek *online* awalnya banyak ditemukan di media sosial, misalnya terkait tarif yang tidak stabil, perubahan kebijakan yang mendadak, serta ketidakjelasan mengenai hak dan kewajiban mereka sebagai mitra pengemudi. Keluhan ini ternyata dirasakan oleh banyak pengemudi sehingga berkembang menjadi interaksi strategis dan dapat diterjemahkan dalam keterlibatan politik serta mobilisasi massa. Sebelum pandemi, tuntutan utama melalui petisi daring #SaveGojek (Wahyuni, 2015) berfokus pada regulasi pemerintah dan penyesuaian tarif oleh perusahaan platform daring. Selain itu, terdapat aksi mogok menuntut status karyawan (Rudi, 2015). Selama pandemi, tuntutan diajukan kepada perusahaan platform daring yang mengubah skema insentif sehingga menyebabkan penurunan drastis dalam pendapatan harian pengemudi. Hal ini memicu aksi protes yang konsisten dari Maret 2020 hingga Maret 2022 (Novianto, 2022). Setelah pandemi mereda, protes masih berlanjut di beberapa daerah, termasuk Malang dan Medan (Indah, 2023; Sari, 2023), dengan memfokuskan pada tuntutan sistem tarif yang adil.

Solidaritas di Era *Gig Economy* Indonesia Saat Ini

Aksi kolektif pengemudi ojek *online* menunjukkan bahwa solidaritas menempati posisi khusus dalam dinamika *gig economy* di Indonesia. Solidaritas prekariat bukan hanya sekedar konsep, tetapi realitas yang muncul dari pengalaman dan perjuangan nyata para pengemudi ojek *online*. Melalui solidaritas ini, mereka memperjuangkan perubahan menuju kondisi kerja yang lebih adil dan manusiawi, serta menegaskan hak-hak mereka dalam era kapitalisme yang terus bertransformasi.

Namun demikian, solidaritas ini juga menghadapi berbagai tantangan. Salah satunya, bentuk solidaritas berbasis moralitas dan nilai gotong royong membuat pengemudi ojek *online* rentan untuk dimobilisasi oleh elite politik, alih-alih memperjuangkan hak-hak mereka secara hukum (Yasih & Hadiz, 2023). Solidaritas berbentuk aksi kolektif masih tersegregasi karena para pengemudi belum memiliki kesamaan tujuan. Lebih lanjut, mereka tidak diakui oleh hukum serta platform sebagai asosiasi pengemudi ojek *online* karena berbasis lokalitas dan bersifat informal. Mereka kurang memiliki legitimasi kuat untuk menyuarakan kondisi mereka sehingga menempatkan para pengemudi ojek *online* di posisi *bargaining power* yang lemah. Para pengemudi ojek *online* seringkali menghadapi ketakutan akan sanksi yang diberikan perusahaan platform daring ketika mereka teridentifikasi bergabung dalam protes atau unjuk rasa (Heeks & Putri, 2022). Kurangnya kesadaran akan kebutuhan yang sama juga menjadi tantangan dalam aksi solidaritas, misalnya ketika pengemudi memanfaatkan kesempatan untuk menerima penumpang saat pengemudi lain melakukan aksi protes. Pembentukan aktor politik pun menjadi terkotak-kotak sehingga potensi untuk memiliki strategi perlawanan yang kuat menjadi lemah.

Solidaritas pengemudi ojek *online* pada dasarnya terbentuk akibat ketidakefektifan regulasi dalam mengiringi sistem tumpang-tindih perusahaan platform daring kepada pengemudi. Tuntutan serupa yang terus berlanjut menjadi bukti minimnya kemajuan meskipun perusahaan terus menyatakan komitmen untuk meningkatkan pemenuhan hak-hak pengemudi sebagai respons terhadap aksi protes. Oleh karena itu, pengemudi ojek *online* membutuhkan kehadiran negara untuk mereformasi regulasi yang belum efektif. Para pengemudi ojek *online* memerlukan asosiasi pekerja yang saling bahu-membahu membangun semangat emansipasi. Penting bagi pengemudi ojek *online* untuk mengenali keberadaan mereka sebagai pekerja prekariat. Tujuannya agar mereka dapat memahami hak-hak mereka dan mendukung agenda solidaritas agar narasi dominan kapitalisme tidak menyebabkan mereka termarginalisasi.

Penulis: Tria Nadila Desanti Margono & Anggita Fitri Ayu Lestari

Editor: R.A. Nindita Nilasari & Nabilah Nur Abiyanti

Tata letak: Dian Adi Marianto

Referensi

- Fairwork. (2021). *Fairwork Indonesia Ratings 2021: Labour Standards in the Gig Economy*. Yogyakarta, Indonesia; Oxford, United Kingdom.
- Heeks, R. & Putri, T. (2022, February 3). Indonesia's gig economy falling short on decent work standards. *EastAsiaForum*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://eastasiaforum.org/2022/02/03/indonesias-gig-economy-falling-short-on-decent-work-standards/>
- Indah, L. (2023, September 18). Demo Driver Ojol Malang Raya, Protes Potongan Tarif Tidak Wajar. *Ketik.co.id*. Diakses 3 Juni 2024, dari https://ketik.co.id/berita/demo-driver-ojol-malang-raya-protes-potongan-tarif-tidak-wajar#google_vignette
- Izzati, N. R. (2023, September 13). Disebut "mitra" tapi tak ada payung hukumnya: pekerja 'gig economy' tidak terproteksi. *The Conversation*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://theconversation.com/disebut-mitra-tapi-tak-ada-payung-hukumnya-pekerja-gig-economy-tidak-terproteksi-190464> .
- Izzati, N. R., & Susenan, M. M. G. (2022, August). 'Misclassified Partnership' and the Impact of Legal Loophole on Workers. *Bestuur 10*(1), 57-67. <https://doi.org/10.20961/bestuur.v10i1.62066>
- Karageorgou, A. K., & Gousis, C. (2024, February 2). Guy Standing: "to be in the precariat is like running on sinking sand." *ETERON*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://eteron.org/en/guy-standing-to-be-in-the-precariat-is-like-running-on-sinking-sand/>
- Novianto, A. (2021, June 20). The Partnership Trap in the Indonesian Gig Economy. *Developing Economics*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://developingeconomics.org/2021/06/20/the-partnership-trap-in-the-indonesian-gig-economy/>

- Novianto, A. (2022, June 6). Pengemudi online ditekan, pemerintah membiarkan: persaingan turunkan tarif picu maraknya aksi protes. *The Conversation*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://theconversation.com/pengemudi-online-ditekan-pemerintah-membiarkan-persaingan-turunkan-tarif-picu-maraknya-aksi-protes-184160>
- Rudi, A. (2015, November 16). Pengemudi Go-Jek Menuntut Dijadikan Karyawan. *KOMPAS.com*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2015/11/16/11343711/Pengemudi.Go-Jek.Menuntut.Dijadikan.Karyawan>
- Sari, I. P. (2023, November 7). Protes Tarif Murah, Ratusan Driver Ojol Geruduk Kantor Gubernur Sumut. *IDN Times Sumut*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://sumut.idntimes.com/news/sumut/indah-permata-sari-15/protes-tarif-murah-ratusan-driver-ojol-geruduk-kantor-gubernur-sumut>
- Silaban, R., Ghafur, H. S., Widiawaty, D. & Basir. (2023). Eliminating the Gap of Labor and Social Protection for the Workers of Platform-Based Transportation. *Yustisia Jurnal Hukum* 12 (2), 185 - 201. *Doi:10.20961/yustisia.v12i2.69344*
- Wahyuni, N. D. (2015, December 18). Drama pelarangan ojek online. *liputan6.com*. Diakses 3 Juni 2024, dari <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2393196/drama-pelarangan-ojek-online>
- Wulansari, A. D., Novianto, A., & Keban, Y. T. (2021, June 4). *Mengapa Gojek, Grab, hingga Maxim perlu memberikan jaminan pendapatan dasar bagi para ojol*. *The Conversation*. Diakses 11 Juni 2024, dari <https://theconversation.com/mengapa-gojek-grab-hingga-maxim-perlu-memberikan-jaminan-pendapatan-dasar-bagi-para-ojol-161984>
- Yasih, D. W. P., & Hadiz, V. (2023, September 5). *Bagaimana neoliberalisme dan Islamisme berkaitan dengan kerentanan dan solidaritas pekerja "gig."* *The Conversation*. Diakses 11 Juni 2024, dari <https://theconversation.com/bagaimana-neoliberalisme-dan-islamisme-berkaitan-dengan-kerentanan-dan-solidaritas-pekerja-gig-211058>

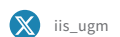
About Us

IIS Commentaries is a platform for academics, researchers, and analysts to convey their ideas or perspectives on the latest international issues. IIS Commentaries is published periodically in two languages, either Bahasa Indonesia or English. Analyses presented in IIS Commentaries represent the authors' views and not represent the institutions they are affiliated with or Institute of International Studies (IIS), Universitas Gadjah Mada. Please reach out to the editorial team for any inquiries at publication.iis@ugm.ac.id.



Institute of International Studies (IIS) is an Indonesian leading research institute under the Department of International Relations, Universitas Gadjah Mada. Established in 2010, it commits to developing a theoretical understanding of international relations through the perspective of Global South and incorporating them at the practical level for the actualisation of peace and justice.

iis.fisipol.ugm.ac.id



for more information about this brief, please contact:
IIS Publication Division
Tria Nadila +62 813 8153 7878
publication.iis@ugm.ac.id