



PRAKARSA
Welfare Initiative for Better Societies

Laporan Penelitian

Go-Jek

Kemacetan, Informalitas dan
Inovasi Transportasi Perkotaan di Indonesia





P R A K A R S A

Welfare Initiative for Better Societies

Laporan Penelitian

**Go-Jek: Kemacetan, Informalitas dan
Inovasi Transportasi Perkotaan
di Indonesia**

Go-Jek: Kemacetan, Informalitas dan Inovasi Transportasi Perkotaan di Indonesia

ISBN: 978-623-95082-1-0

Djamhari, Eka Afrina., et.al., (2017). Go-Jek: Kemacetan, Informalitas dan Inovasi Transportasi Perkotaan di Indonesia. Perkumpulan PRAKARSA: Jakarta

Penulis dan Peneliti Inti:

Eka Afrina Djamhari, Robbie Peters, Victoria Fanggaldae, Maria Lauranti

Peneliti Lapangan:

Nopitri Wahyuni, Anggara Yudha Zunifar, Lucy Kusuma Wardani, Baiti Nurrahmah, Fajar Raditya Rachmadi, Azizah Mayang Sari, Ester Natasia Riristarida, Adella Octavia, Luluk Fatchiyah, Maharani Akbariandhini, Tara Enggaliandhini.

Keywords:

Go-Jek, Kemacetan, Informalitas, Inovasi Transportasi, Transportasi Perkotaan Ojek *Online*.

Penerbit:

Perkumpulan PRAKARSA
Rawa Bambu 1 Blok A No. 8E
Pasar Minggu, Jakarta Selatan
Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12520
Indonesia

Cetakan pertama, Desember 2017



Perhatian:

Penelitian dilakukan di dua kota besar, yakni DKI Jakarta dan Kota Surabaya. Riset ini didukung oleh University of Sydney, LIPI dan Smeru. Seluruh isi dalam laporan ini merupakan tanggung jawab penulis sepenuhnya.

Daftar Isi

Daftar Isi	iii
Daftar Tabel	iv
Daftar Grafik	v
Daftar Gambar	vii
Daftar Case Box	vii
Daftar Singkatan	viii
Ringkasan Eksekutif	x
Bagian 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Penelitian	2
1.3 Metodologi penelitian	2
Bagian 2 KERANGKA TEORI	
2.1 Kerja Layak	7
2.2 Ekonomi Digital	8
2.3 Konsep Sharing economy dan On-demand economy	9
Bagian 3 PROFIL RESPONDEN	13
Bagian 4 GAMBARAN TRANSPORTASI DI INDONESIA	
4.1 Kondisi dan Permasalahan Transportasi di Indonesia	19
4.2 Perkembangan Ojek di Indonesia dan Inovasi Transportasi Berbasis Online	24
4.3 Persepsi Masyarakat terhadap Ojek Online	32
4.4 Payung Hukum Kebijakan Ojek Online	40
Bagian 5 KETENAGAKERJAAN INFORMAL DI SEKTOR TRANSPORTASI	
5.1 Perkembangan Ketenagakerjaan di Sektor Transportasi	43
5.2 Sistem Kerja Pengemudi Ojek	48
5.3 Kepemilikan Jaminan Sosial oleh Pengemudi Ojek	60
5.4 Rencana Kedepan Sebagai Pengemudi Ojek	65
Bagian 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
6.1 Kesimpulan	69
6.2 Rekomendasi	71
DAFTAR PUSTAKA	74

Daftar Tabel

Tabel 1	Kerangka Survei Kuantitatif	3
Tabel 2	Kerangka Informan Kualitatif	4
Tabel 3	Jumlah Penduduk Berumur 5 tahun ke Atas Menurut Tempat Tinggal dan Status Komuter, 2014	20
Tabel 4	Perkembangan Jumlah Sepeda Motor di DKI Jakarta dan Kota Surabaya Yang Terdaftar dari tahun 2011 - 2015	20
Tabel 5	Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2015	23
Tabel 6	Perbandingan Ojek <i>Online</i> yang ada di Indonesia	26
Tabel 7	Jumlah Tenaga Kerja Indonesia dari tahun 2010 - 2016 (Dalam Juta)	43
Tabel 8	Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Menurut Provinsi 2011 - 2016 (Dalam %)	44
Tabel 9	Presentase Pekerja yang Bekerja Lebih dari 48 Jam dalam Seminggu (Employment In Excessive Working Time - EEWT)	50
Tabel 10	Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas yang Bekerja Menurut Jam Kerja pada Pekerjaan Utama (Per Minggu)	51
Tabel 11	Tingkat Pekerja Berupah Rendah (Low Pay Rate - LPR %)	55
Tabel 12	Data Upah Minimum Provinsi (UMP) 2017 per Bulan (Dalam Rupiah)	57
Tabel 13	Kebutuhan Hidup Minimum/Layak (Khm/Khl) Selama Sebulan (Rupiah) Menurut Provinsi 2005-2015	57
Tabel 14	Perhitungan Poin dan Bonus Pengemudi Go-Jek (Per Agustus 2017)	63
Tabel 15	Waktu Pemberian Bonus GrabBike (Juni 2017)	64
Tabel 16	Skema Bonus yang Ditawarkan Uber Motor (Per Juni 2017)	65

Daftar Grafik

Grafik 1	Kota Tempat Responden Tinggal	13
Grafik 2	Status Kependudukan	13
Grafik 3	Jenis Kelamin Responden	14
Grafik 4	Usia Responden Penelitian	14
Grafik 5	Klasifikasi Responden Berdasarkan Jenis Ojek (pengemudi ojek)	15
Grafik 6	Sumber Informasi Menjadi Ojek <i>Online</i>	15
Grafik 7	Lama Bekerja sebagai Ojek	16
Grafik 8	Tingkat Pendidikan Pengemudi ojek	17
Grafik 9	Kendaraan Bermotor yang Digunakan Sehari-hari (Pengguna Ojek)	21
Grafik 10	Kepemilikan Kendaraan Pribadi (Pengguna Ojek)	21
Grafik 11	Kepemilikan Motor (Responden Penelitian Pengemudi Ojek)	22
Grafik 12	Syarat yang Dirasa Memberatkan Pada Saat Pendaftaran Ojek <i>Online</i>	29
Grafik 13	Kesulitan yang Dialami Selama Menjadi Pengemudi Ojek	30
Grafik 14	Hubungan dengan Sesama Pengemudi Ojek	31
Grafik 15	Kesulitan (Khusus) Setelah Menjadi Ojek <i>Online</i>	31
Grafik 16	Alasan Memilih Ojek <i>Online</i> Dibanding Transportasi Umum (Pengguna Ojek)	32
Grafik 17	Alasan Menggunakan Ojek <i>Online</i> Dibanding Ojek Pangkalan	33
Grafik 18	Pilihan Mengenai Harga dan Waktu Tempuh	34
Grafik 19	Minat Masyarakat untuk Beralih ke Transportasi Umum Jika Transportasi Umum Sudah Tersedia dengan Baik	34
Grafik 20	Frekuensi Layanan yang Diberikan oleh Ojek <i>Online</i> (Responden: Pengemudi Ojek <i>Online</i>)	35
Grafik 21	Frekuensi Layanan yang Paling Sering Anda Gunakan dari Ojek <i>Online</i> (Pengguna Ojek)	36
Grafik 22	Frekuensi Penggunaan Layanan Transportasi Berikut dalam Satu Bulan Terakhir (Dalam Seminggu oleh Pengguna Ojek)	36
Grafik 23	Pengeluaran Rata-Rata per Bulan untuk Ojek (Tradisional dan <i>Online</i>) oleh Pengguna Ojek	37
Grafik 24	Pemberian Uang Tip kepada Pengemudi Ojek dari Pengguna Ojek	38
Grafik 25	Kisaran Besaran Uang Tip yang Diberikan kepada Pengemudi Ojek (Per Bulan)	38
Grafik 26	Alasan Anda Memberikan Uang Tip kepada Pengemudi Ojek <i>Online</i>	39
Grafik 27	Skema Harga yang Ditetapkan oleh <i>Provider Online</i> (Menurut Konsumen)	39
Grafik 28	Kesesuaian Keterampilan dan Pendidikan dalam Bekerja sebagai Pengemudi Ojek	45

Grafik 29	Pekerjaan Sebelumnya (Pengemudi Ojek <i>Online</i>)	46
Grafik 30	Alasan Menjadi Ojek <i>Online</i> (Pengemudi Ojek <i>Online</i>)	46
Grafik 31	Ojek <i>Online</i> Merupakan Pekerjaan Utama (Pengemudi Ojek <i>Online</i>)	47
Grafik 32	Prosentase Pendapatan dari Ojek <i>Online</i> Menyumbang ke Pendapatan Utama (Pengemudi Ojek <i>Online</i>)	48
Grafik 33	Jumlah Hari yang Digunakan untuk Ngojek (Pengemudi Ojek)	52
Grafik 34	Lama Waktu Bekerja dalam Sehari (Kiri) dan Jumlah Jam Kerja Lebih dari 8 Jam dalam Sehari	52
Grafik 35	Perbandingan antara Waktu Mengantar dan Menunggu Penumpang/ <i>Order</i> dalam Sehari	53
Grafik 36	Perbandingan Jumlah Pendapatan Bersih antara Ojek Pangkalan dengan Ojek <i>Online</i> (Dalam Sebulan)	56
Grafik 37	Uang Tip yang Diterima oleh Pengemudi Ojek (Dalam Sebulan)	56
Grafik 38	Kecukupan Pendapatan dalam Memenuhi Kebutuhan Sehari-Hari (Kiri) dan Cara Menutupi Kekurangan Pendapatan (Kanan)	58
Grafik 39	Pengeluaran Kebutuhan Ojek yang Dirasa Memberatkan Pengemudi (Dalam Sebulan)	58
Grafik 40	Rata-Rata Biaya Tetap yang Disediakan (Dalam Sebulan)	59
Grafik 41	Kepemilikan Tabungan	60
Grafik 42	Kepemilikan Jaminan Sosial Pengemudi Ojek	62
Grafik 43	Harapan terhadap Perusahaan Aplikasi Ojek <i>Online</i>	63
Grafik 44	Rencana Menggunakan Ojek dalam Jangka Waktu 1 – 5 Tahun Kedepan (Pengguna Ojek)	65
Grafik 45	Berencana Tetap Bekerja sebagai Pengemudi Ojek dalam Jangka Waktu Lama Kedepan (Pengemudi Ojek)	66
Grafik 46	Pekerjaan yang Diinginkan Kedepannya oleh Pengemudi Ojek	66

Daftar Gambar

Gambar 1	Ojek Online di Tengah Kemacetan Jalan Ibu Kota	16
Gambar 2	Pangkalan Ojek Pangkalan di Salah Satu Daerah di Kota Surabaya	25
Gambar 3	Perjanjian Kemitraan Go-Jek dengan Pengemudi	49
Gambar 4	Ojek <i>Online</i> yang Menunggu Penumpang di Pinggir Jalan, Bawah Jembatan Penyeberangan	53

Daftar Case Box

Case Box 1	Gagasan Tentang Obsesi Dengan Tren Baru	25
Case Box 2	Peraturan Wali Kota Depok Bagi Ojek Online	54
Case Box 3	Pengemudi Go-Jek di Depan Tunjungan Plaza	59

Daftar Singkatan

ASKES	Asuransi Kesehatan
BBM	Bahan Bakar Minyak
BPKB	Bukti Kepemilikan Kendaraan Bermotor
BPJS	Badan Penyelenggara Jaminan Sosial
BPS	Badan Pusat Statistik
DPR	Dewan Perwakilan Rakyat
FES	Friedrich Ebert Stiftung
HAM	Hak Asasi Manusia
ILO	International Labour Organization
JAMSOSTEK	Jaminan Sosial Ketenagakerjaan
JKN	Jaminan Kesehatan Nasional
KK	Kepala Keluarga
LIPI	Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
LITBANG	Penelitian dan Pengembangan
MENA	Middle East North Africa
OECD	Organization of Economic Cooperation and Development
PDB	Produk Domestik Bruto
PHK	Pemutusan Hubungan Kerja
PP	Peraturan Pemerintah
FGD	<i>Focus group discussion</i>
SD	Sekolah Dasar
SJSN	Sistem Jaminan Sosial Nasional
SPSS	Statistical Package for the Social Science
SMA	Sekolah Menengah Atas
SMP	Sekolah Menengah Pertama
STNK	Surat Tanda Nomor Kendaraan
THR	Tunjangan Hari Raya
TIK	Teknologi Informasi dan Komunikasi
UMP	Upah Minimum Provinsi

UMR	Upah Minimum Regional
UU	Undang- Undang
YLKI	Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

Ringkasan Eksekutif

Ojek sudah ada di Indonesia sejak tahun 1960-an. Kemudian, pada tahun 2010 mulai diperkenalkan ojek *online*. Gambaran umum dari ojek *online* tersebut adalah si pengemudi diatur melalui sebuah platform *online* berbasis aplikasi.

Meskipun keberadaan ojek *online* sudah ada selama 7 tahun, berbagai kontroversi dan konflik masih sering kita temui. Hal ini disebabkan karena hingga saat ini belum ada satu payung hukum pun yang mengaturnya, baik dari sisi transportasi maupun ketenagakerjaannya. Penurunan angka pengangguran di kota-kota besar juga di klaim salah satunya disebabkan oleh banyaknya angkatan kerja yang terserap di sektor ini. Saat ini sudah ada 300 ribu pengemudi yang bergabung dengan Go-Jek di 50 kota besar di Indonesia dan ribuan pengemudi ojek *online* di aplikasi lainnya. Namun, hal tersebut masih menjadi perdebatan karena hubungan kemitraan yang dijalankan mengakibatkan pengemudi harus menanggung sendiri risiko yang mereka alami.

Penelitian ini dilakukan untuk memahami bagaimana isu perkembangan layanan ojek *online* yang berkaitan dengan isu ketenagakerjaan di kota besar, seperti Jakarta dan Surabaya. Selain itu, penelitian ini juga ingin menggali bagaimana persepsi warga komuter yang menggunakan jasa mereka. Pendekatan yang digunakan, yakni menggunakan survei kepada pengemudi ojek *online* maupun ojek pangkalan (pangkalan), survei kepada pengguna ojek tentang persepsi mereka mengenai penggunaan jasa transportasi ini, dan wawancara kepada beberapa narasumber kunci

penting. Survei tersebut dilakukan kepada 309 orang konsumen dan 213 orang pengemudi ojek menggunakan *survey monkey* (berbasis *online*). Secara umum, dapat diketahui bahwa responden yang merupakan pengguna ojek sebesar 58,3% berada di Jakarta dan 41,7% di Surabaya. Responden pengemudi ojek sebesar 50,7% di Jakarta dan 49,3% di Surabaya. Pengguna ojek didominasi oleh perempuan sedangkan pengemudi ojek sebagian besar adalah laki-laki.

Mobilitas penduduk yang bergerak secara komuter di kota-kota besar Indonesia juga mempengaruhi kondisi transportasi saat ini. Komuter dari Bodetabek yang berkegiatan di Jakarta mencapai 1.382.296 orang dan komuter dari Jakarta yang berkegiatan di luar Jakarta mencapai 255.986 orang. Sebagian besar penduduk yang melakukan mobilitas untuk bekerja dan sekolah.

Kehadiran ojek *online* ternyata membuat masalah-masalah baru. Selain terkait masalah kemacetan ibu kota yang semakin bertambah dengan banyaknya ojek di sisi-sisi jalan, ojek *online* juga menimbulkan konflik horizontal di kalangan pengemudi transportasi karena kehadiran ojek *online* menurunkan pendapatan mereka. Dari sisi pengemudi ojek *online* juga menemui berbagai

kendala, seperti pada saat pendaftaran dan setelah menjadi ojek *online*. Berdasarkan hasil penelitian tersebut, pengemudi ojek merasa keberatan untuk memberikan jaminan berupa KK/Ijazah/BPKB motor, syarat kendaraan bermotor yang mereka miliki dan kepemilikan hp *android*. Hambatan yang dirasakan pada saat menjadi ojek *online*, yakni tarif yang diberikan terlalu murah, terdapat hambatan pada komunikasi dengan pelanggan (sinyal, pulsa, internet), manajemen sepihak terkait dengan diskon dan *rating* sehingga sulit mendapatkan bonus, biaya perawatan motor, dan saldo minimum.

Berdasarkan hasil survei kepada pengguna ojek, diketahui sebagian besar responden menggunakan ojek karena waktu tempuh dinilai lebih cepat. Dengan kondisi terjebak macet dan malas berdesak-desakan dalam kendaraan umum, membuat mereka memilih pilihan transportasi tersebut. Selain itu, kondisi jalan yang macet dan kendaraan umum lain yang tersedia pun belum bisa menjawab dari sisi waktu tempuh. Akibatnya, kemacetan sangat berpengaruh terhadap produktivitas dan kesempatan lain, yakni ketika kita menghabiskan waktu lebih banyak di jalan yang macet maka akan banyak kesempatan yang hilang (*opportunity loss*).

Masyarakat lebih memilih menggunakan ojek *online* dengan pertimbangan hal-hal berikut: tersedia alternatif pembayaran yang lebih mudah (*go-pay*, *grab-pay* atau kartu kredit), ada portal pengaduan, ada diskon harga, dan tarif lebih murah dan mudah dalam melakukan pemesanan. Jika dibandingkan dari sisi harga untuk melakukan mobilitas

dengan menggunakan kendaraan umum, responden memilih membayar lebih mahal dengan waktu yang lebih singkat dibanding membayar lebih murah dengan waktu tempuh lebih lama.

Dibalik keunggulannya, isu transportasi *online* menjadi salah satu isu kontroversial. Tidak hanya di Indonesia, kehadiran perusahaan transportasi *online* menciptakan *regulatory gap* yang cukup besar di banyak negara. Keberadaan ojek *online* yang sudah ada selama tujuh tahun silam ketika Go-Jek pertama kali beroperasi di Indonesia tahun 2010 sampai saat ini, belum ada regulasi yang mengaturnya. Tanpa payung hukum yang jelas, masa depan ojek *online* akan selalu berada di areal abu-abu.

Terkait dengan ketiadaan payung hukum ini, keberadaan ojek dianggap sebagai bentuk pembiaran pemerintah terhadap hukum yang berlaku di Indonesia. Hal tersebut semakin mendorong menjamurnya sepeda motor yang berubah fungsi menjadi angkutan umum atau ojek *online*. Padahal, ojek *online* ini pun telah menimbulkan kompleksitas isu transportasi yang ada, seperti kecelakaan, keamanan, tidak adanya perlindungan kerja, dan lain-lain. Oleh sebab itu, urgensi adanya regulasi tersebut perlu dijadikan prioritas.

Jika dilihat dari sisi ketenagakerjaan, sampai saat ini juga belum ada kebijakan yang mengatur mengenai pekerja informal bidang transportasi, khususnya pengemudi ojek *online*. Padahal, dengan jumlah pengemudi ojek yang semakin bertambah, perlindungan atas ketenagakerjaan pengemudi

ojek juga perlu diperhatikan. Jika tidak ada kebijakan yang mengatur, maka pengemudi ojek *online* rentan akan tercerabutnya hak sebagai warga negara atas pekerjaan dan kehidupan yang layak.

Dalam UU Ketenagakerjaan, hubungan kerja (setidaknya) terjadi jika terdapat unsur pemberi kerja, perintah/tugas kerja dan upah/penghasilan bagi yang menerima pekerjaan/penghasilan. Hubungan kerja antara pengemudi dengan pemberi kerja tidak mengacu perjanjian kerja sebagaimana diatur UU Ketenagakerjaan. Perjanjian kemitraan yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi tersebut membuat pengemudi dan keluarga harus mengatasi sendiri risiko yang berhubungan dengan pekerjaan. Bentuk hubungan kerja ini membebaskan perusahaan dari kewajiban untuk memenuhi upah minimum, uang lembur, jaminan sosial (kesehatan, pensiun, dan ketenagakerjaan), tunjangan hari raya keagamaan (THR), serta hak-hak normatif pekerja lainnya.

Dari penelitian ini pun diketahui bahwa pendidikan terbanyak pengemudi ojek *online*, yakni lulusan SMA sebesar 67%, Sarjana sebesar 14,8%, Diploma sebesar 8%, SMP sebesar 1,7%, dan SD sebesar 1,7%. Semakin tinggi tingkat pendidikan pengemudi ojek *online* juga menunjukkan kesenjangan yang besar antara kualifikasi pendidikan dengan ketersediaan lapangan pekerjaan (*over qualified*). Sebesar 12% pengemudi ojek *online* merasa kesesuaian antara pendidikan mereka dengan pekerjaan saat ini lebih tinggi dan sebesar 16% pengemudi ojek *online* merasa keterampilan yang mereka miliki lebih

tinggi. Ketidakcocokan keterampilan (*skill mismatch*) juga menjadi masalah di Indonesia. Akibatnya, terlepas dari tingginya angka pengangguran di kalangan lulusan pendidikan tinggi, banyak perusahaan yang menyatakan bahwa mereka kesulitan menemukan pekerja terampil.

Dilihat dari tren peralihan pekerja, terjadi pergeseran dari pekerja formal menjadi pekerja informal. Dari 176 orang ojek *online* yang menjadi responden, sebanyak 173 orang yang menjawab bahwa ojek *online* merupakan pekerjaan baru bagi mereka. Sebesar 63,58% responden sebelumnya bekerja sebagai karyawan/buruh dan sebesar 18,50% bekerja sebagai pedagang. Jadi, dapat dikatakan bahwa sebesar 82,09% beralih pekerjaan. Alasan mereka menjadi pengemudi ojek *online* adalah waktu yang fleksibel, mencari tambahan pendapatan, bonus yang diberikan tinggi, dapat mengerjakan pekerjaan lain, akibat PHK, serta menganggur.

Tren pola kerja yang fleksibel dan banyaknya kesempatan untuk menemukan pekerjaan *freelance* saat ini semakin meningkat. Pertumbuhan pesat tenaga kerja independen ini telah mendorong adanya pertumbuhan *on-demand economy*, termasuk ojek *online*. Meskipun tidak seluruh responden (ojek *online*) menjadikan ini sebagai pekerjaan utama, terdapat sebanyak 40% menyatakan bahwa ini merupakan pekerjaan sampingan. Hal yang cukup menarik, yakni berdasarkan hasil survei diketahui responden yang menjadikan ojek sebagai pekerjaan utama merupakan lulusan sarjana sebanyak 7 orang dan 8 orang lulusan Diploma. Di masa mendatang diperkirakan tenaga

kerja yang dibutuhkan untuk sektor jasa, yakni *high skill* dan *low skill*, sedangkan untuk *medium skill* akan tergantung dengan teknologi. Jadi, meskipun banyak tenaga kerja yang merupakan lulusan sarjana dan diploma tetapi tidak memiliki keterampilan yang tinggi, maka hanya berkesempatan untuk mengisi pada kesempatan kerja dengan keterampilan rendah.

Hal yang perlu diketahui dari hasil survei adalah durasi kerja. Sebesar 49% pengemudi ojek pangkalan paling banyak bekerja selama 6-8 jam dalam sehari, sedangkan sebesar 30% ojek *online* menghabiskan waktu untuk bekerja lebih dari 8 jam sehari. Dari 30% (53 orang) tersebut, sebanyak 45 orang yang bekerja antara 9 - 19 jam/hari. Waktu kerja yang fleksibel membuat pengemudi bekerja lebih lama dan seringkali di jam-jam yang tidak wajar semata-mata untuk memaksimalkan pemasukan mereka. Namun, mereka tidak mempertimbangkan risiko-risiko, seperti gangguan kesehatan dan kecelakaan kerja.

Berbicara mengenai jam kerja, mayoritas pekerja di Indonesia yang memiliki jam kerja yang lama dengan upah yang tergolong rendah. Upah rendah akan memperbesar risiko seseorang menjadi rentan secara ekonomi. Sebesar 84% ojek pangkalan dan 68% ojek *online* berpendapatan di bawah 2 juta rupiah per bulan. Pekerjaan dengan tingkat kerentanan yang tinggi dan informalitas, keterbatasan kapasitas dalam melaksanakan pengawasan ketenagakerjaan, dan upah minimum yang tidak mencukupi sebagai jaring pengaman (*safety net wages*), adalah ragam persoalan yang membayangi

dunia kerja ojek *online* saat ini.

Masalah tersebut dapat diketahui berdasarkan hasil temuan lapangan mengenai pemenuhan kebutuhan para pengemudi ojek. Sebesar 30% ojek pangkalan dan 22% ojek *online* merasa pendapatan mereka tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pengemudi ojek *online* juga merasa biaya operasional yang harus mereka keluarkan cukup memberatkan, seperti BBM, *service* kendaraan, dan pulsa telepon seluler. Rata-rata biaya tetap yang dikeluarkan dalam sebulan paling banyak, yakni: (1) untuk BBM rata-rata sebesar Rp. 426.296 per bulan; (2) biaya pemeliharaan kendaraan rata-rata Rp. 159.131 per bulan; (3) untuk biaya pulsa telepon seluler rata-rata Rp. 131.428 per bulan; dan (4) biaya lain-lain sebagian besar untuk parkir dan makan rata-rata sebesar Rp. 139.838.

Hal penting lain dalam isu ojek *online* ini adalah kepemilikan jaminan sosial. Berdasarkan survei, hanya sebesar 16% ojek pangkalan dan 53% ojek *online* memiliki jaminan sosial. Dari responden yang memiliki jaminan sosial, diketahui jaminan sosial yang paling banyak dimiliki pengemudi ojek adalah jaminan kesehatan, yakni sebesar 58%. Hal ini disebabkan jaminan sosial saat ini merupakan prioritas dari pemerintah untuk mencapai *universal health coverage*. Sebesar 23% memiliki jaminan kecelakaan, kepemilikan jaminan ini diketahui sebagian besar dari tempat (perusahaan) mereka bekerja sebelumnya.

Seperti yang kita ketahui, sektor transportasi sangat rentan terhadap kecelakaan kerja. Kecelakaan yang

disebabkan oleh kendaraan roda dua (motor) adalah yang tertinggi. Meskipun perusahaan aplikasi mengklaim bahwa pengemudi ojek *online* sudah diberikan pelatihan soal keselamatan berkendara di jalan, beberapa pernyataan ojek *online* berkebalikan; mereka tidak didukung oleh jaminan kecelakaan kerja yang memadai. Mereka hanya bisa mendapatkan jaminan kecelakaan ketika mereka sedang mengangkut penumpang atau *order*. Namun, ketika mereka berkendara sendiri, mereka tidak mendapatkan perlindungan jaminan kecelakaan.

Terdapat harapan-harapan tersendiri dari pengemudi ojek *online* untuk perusahaan tempat mereka bermitra. Harapan-harapan mereka, yaitu: (1) perusahaan menaikkan pembagian pendapatan mereka, (2) ada kenaikan bonus, (3) perusahaan memberikan biaya perawatan kendaraan mereka secara berkala, (4) perusahaan membatasi penerimaan pengemudi baru, (5) perusahaan memberikan asuransi dan tunjangan hari raya, dan (6) perusahaan memberikan pelatihan atau keterampilan kerja terhadap mereka.

Untuk bonus, setiap perusahaan aplikasi menawarkan skema bonus yang berbeda. Nominal bonus dapat diberikan setiap harinya tetapi jumlahnya terus mengalami penurunan. Sistem pemberian bonus yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi ojek diklaim untuk menambah pendapatan pengemudi. Namun, hal tersebut dirasa sangat merugikan pengemudi karena ketika pengemudi tidak memberikan performa yang baik maka bonus akan gagal didapatkan oleh pengemudi walau dia sudah memenuhi persyaratan

mendapatkan bonus. Dengan adanya sistem bonus pun sering menjadikan pengemudi ojek untuk bekerja secara berlebihan demi mendapatkan bonus harian.

Lebih lanjut, terdapat hasil survei terkait minat pengguna ojek *online* kedepannya. Dari sisi pengguna, sebesar 40,4% responden pengguna mengaku akan berencana terus menggunakan ojek *online* dalam jangka waktu 1 – 5 tahun kedepan. Dari sisi pengemudi, sebesar 60% ojek *online* berencana akan tetap menjadi pengemudi ojek dalam jangka waktu 1 – 5 tahun kedepan, sebesar 20% akan bekerja selama lebih dari 5 tahun, sebesar 56% akan bekerja selama 1-5 tahun, dan sebesar 23% akan bekerja sebagai ojek *online* kurang dari satu tahun.

Dari uraian- uraian di atas, perlu ada payung hukum kebijakan yang mengatur tentang keberadaan ojek. Bukan hanya dari sisi transportasi, tetapi juga sisi perlindungan ketenagakerjaan dan perlindungan hak-hak pekerja ojek *online*. Perlu dibuat hubungan kerja yang jelas sehingga pengemudi ojek *online* dapat lebih terlindungi hak-haknya sesuai dengan UU No. 13 tahun 2003, terutama terkait dengan jaminan sosial (BPJS Ketenagakerjaan). Selain itu, juga perlu dibuat pemetaan karakteristik pengemudi ojek sehingga dapat dibedakan hubungan kerja berdasarkan jenisnya, seperti kerja dengan waktu penuh dan kerja dengan paruh waktu. Setelah ada kepastian hubungan kerja, maka dapat didorong pembentukan serikat pekerja, koperasi maupun dorongan berwirausaha melalui sistem permodalan kredit usaha rakyat (KUR) dari pemerintah.

Selain itu, perlu diperhatikan juga terkait kesenjangan antara keterampilan tenaga kerja dengan kebutuhan perusahaan. Hal ini tentu membutuhkan peningkatan keterampilan angkatan kerja, terutama dengan peningkatan mutu sekolah dan akses ke pendidikan tinggi. Dalam hal ini, pemerintah perlu memikirkan alternatif lahan pekerjaan lain untuk pengemudi ojek kedepannya melalui pemberian pelatihan yang mampu meningkatkan keterampilan mereka.

Hal-hal seperti kepastian hubungan kerja, serikat pekerja, koperasi, pelatihan keterampilan, dan permodalan, menjadi perlu mengingat kerentanan ekonomis

dan hukum bagi pengemudi ojek *online*. Disamping alasan tersebut, akselerasi infrastruktur jalan dan transportasi umum yang diprediksi akan menyerap porsi pelanggan transportasi *online* konvensional, berpotensi mengurangi pendapatan pengemudi ojek *online*. Bahkan, sebagian pengemudi akan terancam kehilangan pekerjaan akibat *infrastructure-disruption*. Oleh karena itu, perlu dibuat kebijakan-kebijakan yang kreatif guna merekayasa kerentanan yang dihadapi oleh pengemudi *online* dengan memastikan keberlanjutan mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi mereka.

Bagian 1

PENDAHULUAN



1.1 Latar Belakang

Belum lama ini muncul sebuah terobosan baru dalam hal transportasi umum, yaitu ojek *online* yang bisa dipesan melalui ponsel pintar kita. Ojek *online* ini sangat berbeda dengan sistem ojek tradisional yang sudah ada sejak tahun 1960an. Pada ojek tradisional, harga harus disepakati antara penumpang dan pengemudi. Namun, ojek *online* menawarkan penggunaan tarif sesuai dengan jarak tempuh.

Sejak diperkenalkannya aplikasi ojek *online* “Go-Jek” pada tahun 2014, perusahaan ini mendominasi pasar ojek di perkotaan. Hal tersebut dipengaruhi dengan layanan dengan tarif relatif murah dan pengemudi yang terdaftar. Para pelanggan dapat memesan ojek dan layanan lainnya melalui aplikasi di ponsel pintar mereka. Menurut Go-Jek (2017), saat ini ada sekitar 300 ribu supir Go-Jek, di kota-kota besar di Jawa dan Bali.

Keberadaan Go-Jek dan perusahaan aplikasi transportasi lain sejenis, seperti GrabBike, Bike dan Uber di kota-kota besar cukup menimbulkan kontroversi. Masalah yang timbul, misalnya, perdebatan sampai kalangan pejabat tinggi yang sempat menyebabkan dibatalkannya salah satu peraturan Menteri Perhubungan terkait pelarangan aplikasi transportasi *online* yang disebabkan pemerintah belum mampu menyediakan transportasi massal yang cepat dan layak bagi warga. Alasan lain yang menjadi perdebatan, seperti penyerapan tenaga kerja juga digunakan walau banyak pendapat yang menyatakan bahwa pelanggan moda transportasi baru ini hanyalah pindahan

dari penyedia transportasi publik yang sudah stabil ke penyedia yang lebih tidak teregulasi.

Terkait fenomena tersebut, terdapat penelitian dari Robbie Peters (antropolog dari University of Sydney) yang dilakukan pada awal tahun 2016 di beberapa kantong kemiskinan di Jakarta dan Surabaya. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa banyak diantara laki-laki berusia antara usia 18-60 tahun yang sebelumnya menganggur dan setengah menganggur telah menjadi pengemudi Go-Jek dalam enam bulan terakhir. Meskipun wajar bagi pekerja sektor informal untuk berganti-ganti pekerjaan ketika kesempatan yang lebih baik muncul, fenomena menjadi pengemudi Go-Jek cukup signifikan dilihat dari skala pergeseran dan waktu yang sangat cepat serta guncangan politik yang disebabkan.

Perkumpulan PRAKARSA juga telah melakukan survei cepat di wilayah sekitar Jabodetabek pada bulan Mei 2016 terhadap 250 responden pengemudi ojek *online* untuk menggambarkan profil mereka yang bekerja di sektor ini. Hasil sementara dari survei ini menunjukkan bahwa mereka yang tergabung menjadi pengemudi ojek *online* adalah laki-laki berusia 20 sampai 60 tahun dengan latar belakang pendidikan mayoritas SMA, serta sebelumnya bekerja sebagai pekerja sektor informal dan formal yang sedang mencari pendapatan lebih baik.

Berdasarkan penelitian sebelumnya tersebut, peneliti University of Sydney, Perkumpulan PRAKARSA dan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) berupaya melakukan penelitian mengenai para pekerja di

sektor transportasi *online* di Jakarta dan Surabaya pada awal tahun 2017. Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana isu perkembangan layanan ojek *online* sehubungan dengan isu ketenagakerjaan di kota-kota besar, seperti Jakarta dan Surabaya. Selain itu, penelitian ini juga ingin melihat persepsi warga komuter yang menggunakan jasa mereka. Diharapkan hasil penelitian ini akan memberikan argumen untuk mendorong kebijakan berbasis bukti dengan melihat tren transportasi *online* di Jakarta dan Surabaya.

Penelitian ini menghasilkan studi-studi kasus yang dilakukan dengan beberapa metode. Metode tersebut, antara lain wawancara, survei dan pengamatan terhadap pengemudi ojek, serta perbandingan praktik dan kondisi pekerja transportasi *online* yang sedang merebak. Penelitian ini juga dilakukan dengan mewawancarai konsumen transportasi tentang persepsi mereka mengenai penggunaan jasa transportasi ini serta wawancara dengan beberapa narasumber kunci yang penting.

1.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk memahami bagaimana persepsi warga komuter di wilayah Jakarta dan Surabaya yang menggunakan jasa transportasi baik berbasis aplikasi (*online*) maupun tradisional (pangkalan).
2. Untuk memahami keterkaitan antara perkembangan layanan ojek berbasis aplikasi (*online*) dengan isu ketenagakerjaan di sektor

transportasi di kota besar, seperti Jakarta dan Surabaya.

1.3 Metodologi Penelitian

1.3.1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan *mix-method*, yaitu pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Selain itu, penelitian ini pun menggunakan metode deskriptif.

1.3.2. Teknik Pengumpulan Data

a. Kuantitatif

Penelitian ini dilakukan dengan cara survei ke pengguna ojek *online*, pengemudi ojek *online* dan pengemudi ojek pangkalan menggunakan aplikasi *survei monkey*. Instrumen yang digunakan dalam survei adalah kuesioner berisi pertanyaan-pertanyaan yang harus dijawab oleh responden. Survei ini bertujuan untuk memperoleh data berupa respon pengguna layanan ojek *online* terhadap hadirnya ojek *online* sebagai sarana transportasi alternatif. Sedangkan, survei untuk pengemudi ojek dimaksudkan untuk melihat respon pengemudi terhadap penggunaan aplikasi dan pekerjaan mereka sebelum beralih menjadi pengemudi ojek *online*. Berikut merupakan kerangka survei kuantitatif yang dilakukan pada penelitian ini:

Tabel 1 Kerangka Survei Kuantitatif

Studi Kuantitatif	Jakarta	Surabaya	Lokasi
Survei ojek	<p>Sampling: purposif</p> <p>100 responden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20 ojek traditional • 80 ojek <i>online</i> <p>Data yang berhasil diambil: 108 responden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 16 ojek traditional • 92 ojek <i>online</i> 	<p>Sampling: purposif</p> <p>100 responden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20 ojek traditional • 80 ojek <i>online</i> <p>Data yang berhasil diambil: 105 responden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 21 ojek traditional • 84 ojek <i>online</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompleks perumahan • Terminal bis • Stasiun kereta • Pelabuhan • Sekolah • Universitas • Pasar/mall
Survei konsumen/pengguna	<p>Sampling: snowballing</p> <p>100 responden dengan <i>Survei monkey</i>, kuesioner akan dikirimkan ke pengguna aplikasi.</p> <p>Data yang berhasil diambil: 180 responden</p>	<p>Sampling: snowballing</p> <p>100 responden dengan <i>Survei monkey</i>, kuesioner dikirimkan ke pengguna aplikasi.</p> <p>Data yang berhasil diambil: 129 responden</p>	Distribusi melalui jaringan personal/official

Sumber: olahan penelitian

b. Kualitatif

Penelitian ini menggunakan teknik pengambilan data melalui wawancara mendalam ke pengguna ojek *online*, pengemudi ojek *online*, pengemudi ojek pangkalan, dan supir angkutan perkotaan lainnya, baik di DKI Jakarta dan Surabaya. Instrumen yang digunakan adalah pedoman wawancara. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan metode pengumpulan data dengan menggunakan metode *focus group discussion* (FGD) yang dilakukan kepada *stakeholders*, yakni Kementerian

Perhubungan, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Komunitas Pengguna Transportasi Umum, Komisi V DPR RI, Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), Jakarta Barrier Free Tourism, dan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI). Gambaran kerangka informan pada metode penelitian kualitatif ini dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 2 Kerangka Informan Kualitatif

Studi Kualitatif	Jakarta	Surabaya	Lokasi
Wawancara mendalam dengan pengemudi ojek (unstructured dan semi-structured interview)	<ul style="list-style-type: none"> • Supir angkot • Ojek <i>online</i> • Ojek pangkalan • Perusahaan ojek • Konsumen 	<ul style="list-style-type: none"> • Supir angkot • Ojek <i>online</i> • Ojek pangkalan • Konsumen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompleks perumahan • Terminal bis • Stasiun kereta • Pelabuhan • Sekolah • Universitas • Pasar/mall
Wawancara mendalam dengan pengemudi ojek (scoping)	Wawancara ini dilakukan selain untuk mendapatkan informasi kualitatif, juga menyumbang dalam penyusunan kuesioner survei (kuantitatif).		Urban Surabaya (Area Dinoyo).
		<ul style="list-style-type: none"> • Pengemudi becak • Sopir taxi • Ojek <i>Online</i> • Ketua RT • Ojek pangkalan • Pengemudi bemo • Pengemudi Gocar 	
Pengamatan	Observasi mengenai kondisi ojek di Jakarta	Observasi mengenai kondisi ojek di Surabaya	

Sumber: olahan penelitian

1.3.3. Teknik Analisis Data

Hasil survei akan di-*entry* dan dianalisis dengan menggunakan SPSS. Analisis data yang dilakukan merupakan analisis deskriptif univariat. Data yang telah terkumpul dari hasil survei kemudian dianalisis dengan cara: (1) mereduksi data, (2) *display* data, dan (3) kesimpulan dan verifikasi. Sedangkan, data primer yang didapatkan dari hasil wawancara mendalam selanjutnya diklasifikasi menurut informasinya.

1.3.4. Lokasi dan Waktu Penelitian

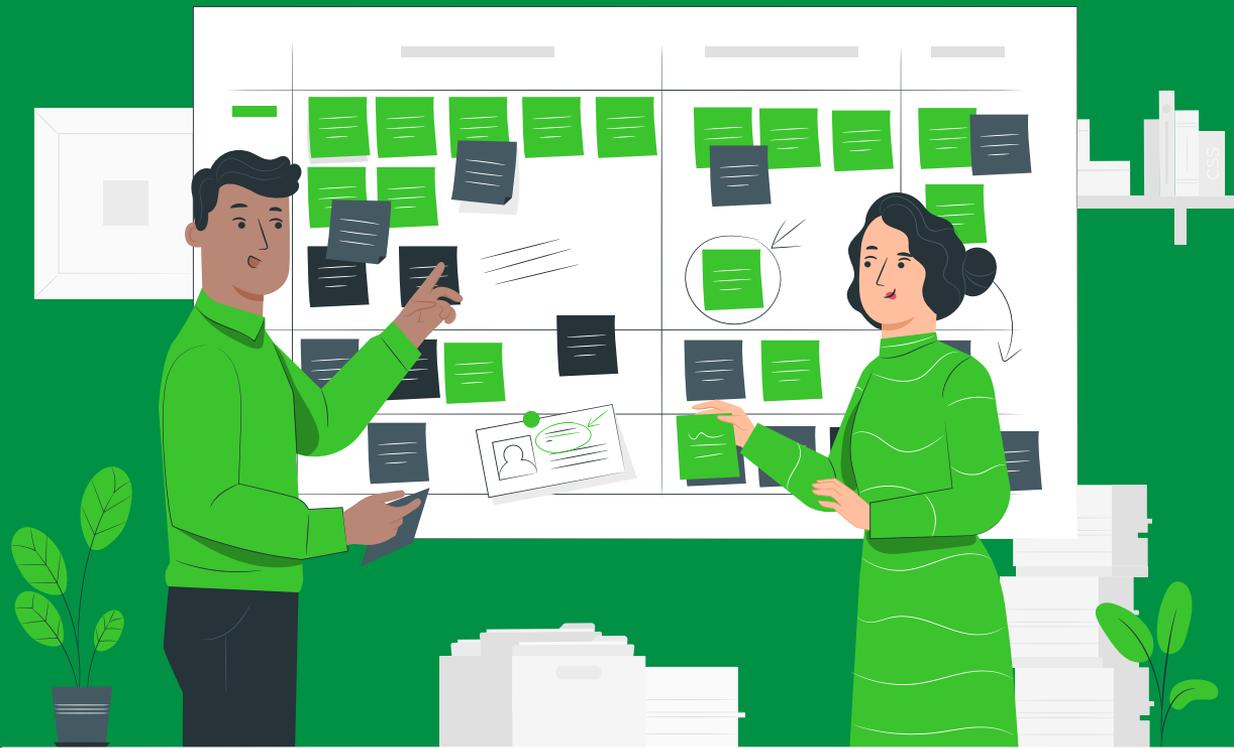
Penelitian dilakukan dari akhir 2016 sampai 2017. Penelitian ini dilakukan di dua kota yaitu Jakarta dan Surabaya. Lokasi pengambilan data di Jakarta tersebar hampir di semua wilayah pemerintahan kota, tapi kebanyakan di Jakarta Selatan, Jakarta Pusat dan Jakarta Timur serta beberapa daerah lainnya. Sedangkan untuk Surabaya paling banyak dilakukan di sekitar Tegalsari, Simokerto, Gubeng, dan beberapa daerah lainnya. Pemilihan lokasi untuk responden yakni baik ojek

online maupun ojek konvensional, seperti di kompleks perumahan, terminal

bus, stasiun kereta, pelabuhan, sekolah, kampus, dan pasar/mal.

Bagian 2

KERANGKA TEORI



2.1 Kerja Layak

Konsep *decent work* atau kerja layak merupakan istilah yang cukup baru. Diluncurkan pada tahun 1999 oleh Direktur Jenderal ILO pada sebuah laporan kegiatan *the 87th Session of International Labor Conference*, kerja layak telah mendapatkan sebuah tempat khusus dalam perbincangan pada tataran konsep, model, strategi, maupun kebijakan. Konsep tersebut menggambarkan berbagai dimensi yang luas dan beragam yang berkaitan dengan kondisi dunia kerja saat ini. Berangkat dari urgensi untuk mewujudkan globalisasi yang inklusif dan adil, mengentaskan kemiskinan, menyetarakan kesempatan perempuan dan laki-laki, serta mewujudkan kebijakan pembangunan yang substantif, perumusan konsep kerja layak pun berkembang.

Gagasan kerja layak kemudian dikembangkan dalam empat komponen utama. Komponen-komponen tersebut, meliputi: *employment* (pekerjaan), *social protection* (jaminan sosial), *workers' rights* (hak-hak pekerja), dan *social dialogue* (dialog sosial). Istilah pekerjaan ini mencakup berbagai jenis pekerjaan dengan dimensi kualitatif maupun kuantitatif. Pernyataan tersebut berarti konsep kerja layak bukan hanya diterapkan pada ekonomi formal, tetapi lebih jauh melingkupi *unregulated wage workers* (pekerja dengan upah yang tak diatur), *self-employed* (bekerja sendiri) dan *home workers* (pekerja rumah tangga). Selain itu, istilah tersebut juga mencakup akses pada kesempatan kerja yang memadai, remunerasi, serta kondisi keselamatan dan kesehatan kerja (Ghai, 2003). Keempat komponen tersebut pun mengindikasikan bahwa

kerja layak berjuang dalam penyediaan pekerjaan produktif dengan catatan telah memenuhi upah layak, keamanan di tempat kerja, jaminan sosial untuk pekerja dan keluarga mereka, jaminan pengembangan diri dan integrasi sosial, kebebasan berorganisasi, serta kesetaraan kesempatan dan perlakuan di tempat kerja (de Pascual-Teresa, 2011).

Dalam mendukung tercapainya kerja layak, Indonesia telah memiliki Sistem Jaminan Sosial Nasional, yakni sebuah sistem jaminan sosial yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 40 tahun 2004. Jaminan sosial ini adalah salah satu bentuk perlindungan sosial yang diselenggarakan oleh Republik Indonesia guna menjamin warganegaranya untuk memenuhi kebutuhan hidup dasar yang layak, sebagaimana tercantum dalam Deklarasi PBB tentang HAM tahun 1948 dan Konvensi ILO No.102 tahun 1952.

Hadirnya UU SJSN telah melahirkan sistem baru program jaminan sosial di Indonesia dan menggantikan program-program jaminan sosial yang ada sebelumnya, seperti Asuransi Kesehatan (Askes) dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek). Sistem baru yang dinamakan Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (BPJS) adalah wujud tanggungjawab negara untuk memberikan perlindungan sosial sepenuhnya kepada masyarakat Indonesia. Ada dua fungsi yang dijalankan BPJS yang terbagi ke dalam dua lembaga: BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. BPJS kesehatan menjamin setiap warga negara Indonesia ataupun warga negara asing yang menetap di Indonesia lebih dari enam (6) bulan berhak mendapatkan

jaminan sosial kesehatan. Sedangkanm, BPJS Ketenagakerjaan terkait dengan jaminan yang didapatkan tenaga kerja, seperti jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, jaminan pensiun, dan jaminan hari tua. Dengan hadirnya BPJS, penyelenggaraan jaminan sosial di Indonesia telah terlaksana sebagaimana mestinya dan bukanlah untuk tujuan komersil atau mencari keuntungan.

2.2 Ekonomi Digital

Perkembangan dan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) akhir-akhir ini dirasakan hampir di setiap aspek kehidupan masyarakat. Sebagaimana setiap kemajuan teknologi komunikasi yang lain, internet masuk ke berbagai bentuk kehidupan masyarakat. Hal ini terjadi karena komunikasi adalah salah satu kebutuhan yang mendasar pada masyarakat. Teknologi internet berkembang dan menyatu dalam sebuah 'dunia' atau 'ruang maya' atau sering disebut sebagai *cyber-space*, sebuah dunia atau tempat orang dapat berkomunikasi, 'bertemu', dan melakukan berbagai aktivitas ekonomi atau bisnis.

Berbagai perkembangan inovasi TIK atau teknologi digital selama satu dekade terakhir, berdampak pada bidang ekonomi dan bisnis disebut sebagai masyarakat pascaindustri (*post-industrial society*), ekonomi berlandaskan iptek, ekonomi inovasi, ekonomi *online*, ekonomi baru, *e-conomy*, dan ekonomi digital (Cohen et al., 2000).

Perekonomian digital merupakan proses transformative, yang disebabkan oleh kemajuan TIK telah membuat teknologi menjadi lebih murah dan

lebih kuat, mengubah proses bisnis dan memperkuat inovasi di semua sektor ekonomi, termasuk industri tradisional. Saat ini, sektor-sektor yang beragam, seperti sektor ritel, media, manufaktur dan pertanian terkena dampak penyebaran digitalisasi yang cepat. Di industri penyiaran dan media, misalnya, perluasan peran data melalui konten buatan pengguna dan jejaring sosial telah memungkinkan periklanan internet melampaui televisi sebagai media periklanan terbesar. Dengan kata lain, 'digitalisasi' telah sangat meresap dalam beberapa sektor ekonom sehingga sangat sulit atau bahkan mustahil untuk mencegah proses digitalisasi terhadap sektor ekonomi lainnya yang belum terpapar digitalisasi (Saint-Amans, 2017).

Konsep mengenai ekonomi digital pertama kali diperkenalkan Tapscott (1998). Beliau menjelaskan sebuah sosiopolitik dan sistem ekonomi yang mempunyai karakteristik sebagai sebuah ruang intelijen, meliputi informasi, berbagai akses instrumen informasi dan pemrosesan informasi dan kapasitas komunikasi. Komponen ekonomi digital yang berhasil diidentifikasi pertama kalinya adalah industri TIK, aktivitas *e-commerce* antar perusahaan dan individu, distribusi digital barang-barang dan jasa-jasa, dukungan pada penjualan-penjualan barang-barang, terutama sistem dan jasa-jasa yang menggunakan internet.

Sedangkan, konsep ekonomi digital lainnya adalah digitalisasi informasi dan infrastruktur TIK (Zimmerman, 2000). Konsep ini sering digunakan untuk menjelaskan dampak global teknologi informasi dan komunikasi, tidak hanya pada internet, tetapi juga pada bidang ekonomi. Konsep ini menjadi sebuah

pandangan tentang interaksi antara perkembangan inovasi dan kemajuan teknologi dan dampaknya pada ekonomi makro maupun ekonomi mikro. Ekonomi digital adalah sektor ekonomi, meliputi barang-barang dan jasa-jasa saat pengembangan, produksi dan penjualan atau suplainya yang tergantung kepada teknologi digital. Suatu negara dikatakan berkembang ekonomi digital-nya jika ditandai dengan semakin maraknya perkembangan bisnis atau transaksi perdagangan yang memanfaatkan internet sebagai medium komunikasi, kolaborasi dan kooperasi antarperusahaan atau antarindividu.

ILO (2001) mengamati bahwa penerapan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) di lingkungan bisnis menciptakan dua jenis kebutuhan keterampilan. Yang pertama terkait dengan beragam keterampilan dasar, seperti kemampuan berkomunikasi, menganalisa dan memecahkan masalah. Keterampilan lainnya berhubungan dengan komponen teknis yang melampaui sektor TIK hingga ekonomi secara keseluruhan (Mutula dan Van Brakel, 2007).

Menurut hasil laporan MENA (2016), model bisnis *platform* merupakan salah satu peluang terbesar untuk pertumbuhan yang didorong secara digital. Model ini memungkinkan organisasi untuk menciptakan pasar baru dan menemukan nilai dengan membawa mitra dan pelanggan bersama-sama melintasi *platform* digital yang umum. Dalam banyak kasus, pemain *platform* dapat menikmati pertumbuhan yang kuat tanpa harus memiliki atau mengelola asset sehingga membantu mereka berkembang dengan biaya marjinal yang rendah. Contoh, bisnis usaha yang menggunakan model

bisnis *platform* adalah Amazon, Alibaba, Ebay (*Product Market Place Platform*), PayPal dan Google Wallet (*Payments Platform*), Uber dan Air BnB (*Services Marketplace Platform*), dan masih banyak lainnya. Sedangkan di Indonesia, perusahaan yang menggunakan bisnis model *platform* didominasi oleh perusahaan bisnis transportasi *online* (Gojek, GrabBike Indonesia, dan Uber), bisnis jasa akomodasi dan perjalanan *online* (Traveloka, Agoda, Tiket.com, Pegi-Pegi), dan bisnis *e-commerce* (BukaLapak, Lazada, Tokopedia, BliBli, Shopee, dsb). Banyak bisnis usaha startup juga menggunakan model bisnis *platform* seperti ini.

Digitalisasi ekonomi, seperti *e-commerce*, bukan tanpa hambatan atau masalah (Congressional Documents and Publications, 2010). Terdapat beberapa isu penting terkait ekonomi digital, seperti perlindungan privasi data pribadi konsumen, keamanan dalam bertransaksi serta perlindungan konsumen. Peraturan yang mencegah atau menghilangkan hambatan terhadap pergerakan barang dan jasa secara fisik tidak selalu sama efektifnya bila diterapkan pada perdagangan barang dan jasa secara elektronik (digital).

2.3 Konsep Sharing Economy dan On-demand Economy

Konsep dari transportasi *online*, pada umumnya sering dikategorikan sebagai *sharing economy*. Forbes mendefinisikan *sharing economy* sebagai peer to peer lending, 'penyewaan terhadap sesama'. Menurut Rosa (2016), *sharing economy*

yang juga dikenal sebagai “*collaborative consumption*”, “*trust-economy*” atau “*peer-to-peer economy*”, didasarkan pada gagasan bahwa individu meminjam, menggunakan dan/atau menyewakan aset satu sama lain (seperti produk fisik, ruang dan keterampilan). Konsep *sharing economy* didasarkan pada adanya aset bernilai tinggi yang tidak terpakai atau kurang dimanfaatkan (*under-utilized*). Peran *platform* teknologi digital di sini adalah menjadi penghubung atau perantara (*intermediaries*) proses berbagi aset yang kurang dimanfaatkan tersebut dan membawa keamanan serta efektivitas dalam pengoperasiannya kepada pengguna atau konsumen. Perkembangan *sharing economy* menunjukkan hasil mengubah pola ekonomi masyarakat dan mengarah pada munculnya model-model bisnis baru.

Meskipun sebagian besar perusahaan *sharing economy* baru dibuat sekitar tahun 2010, sekitar tahun 2014 mereka mulai mendapatkan pangsa pasar dan dampak yang signifikan bagi masyarakat. Menurut Stein (2015), setidaknya ada 10.000 perusahaan yang terlibat dalam *sharing economy*. Air BnB, perusahaan *house-sharing* adalah salah satu pelopor utama *sharing economy*, dan perusahaan transportasi *online* Uber kini memiliki nilai usaha sekitar \$1,2 miliar yang menjadikannya sebagai salah satu dari 150 perusahaan terbesar di dunia (lebih besar dari pada Delta atau FedEx). *Sharing economy* memungkinkan siapapun untuk bisa menjalankan layanan taksi mereka sendiri, penyewaan mobil, hotel, dan restoran, yang membawa banyak keuntungan.

Perkembangan teknologi meningkatkan dan menciptakan berbagai layanan

dan berbagai model bisnis baru. Teknologi baru, seperti adanya layanan jaringan (internet), *big data*, perangkat seluler, sistem data mandiri, dan sistem pembayaran mikrotransaksi yang efektif, serta fitur atau sistem pemberian skor reputasi (penilaian) secara *online*, menciptakan kepercayaan di antara orang asing (yang tidak saling mengenal satu sama lain) untuk terlibat dalam *sharing economy*. Hal-hal tersebut dan elemen lainnya, telah memungkinkan lingkungan yang tepat untuk memelihara terjamin dan berkembangnya *sharing economy* hingga saat ini. Meskipun *sharing economy* diyakini mampu berhasil membawa inovasi bisnis dan membuka peluang pekerjaan baru, tetapi konsep ini juga memiliki beberapa kritik, seperti pembagian komisi pendapatan yang kurang adil, kurangnya perlindungan di tempat kerja bagi para pekerja dan kerentanan para pekerja yang bekerja dalam *sharing economy* (Rogers, 2015). Isu lainnya adalah keberadaan *sharing economy* membuat suatu perusahaan tidak harus membuka kantor atau memiliki aset di suatu negara atau teritori baru yang tentu merugikan dari sudut pandang negara.

Transportasi *online* yang kini marak sering dikategorikan dalam konsep *sharing economy* ini. Namun, Rachel Botsman, salah seorang pelopor dalam konsep ini, mendefinisikan *sharing economy* lebih lanjut bahwa *sharing economy* menyewakan aset yang dimiliki seorang individu yang tidak terlalu terpakai secara langsung ke individu lain. Sedangkan transportasi *online*, khususnya ojek *online*, tidak dimasukkan ke dalam kategori tersebut, tetapi lebih ke kategori *on-demand economy*, yakni fungsi *provider* di sini adalah untuk mengantar barang atau jasa ke pelanggan. Alhasil,

konsep transportasi *online* ini tidak dapat dikatakan sebagai konsep *sharing economy* dan lebih tepat dikatakan sebagai *on-demand economy*.

Tren jumlah pekerja independen (*independent workers*) dewasa ini semakin meningkat. Hal ini tidak mengherankan karena pekerja independen memiliki gaya hidup dan pola kerja yang fleksibel, serta memiliki banyak kesempatan untuk menemukan pekerjaan *freelance* yang lebih mantap. Pekerja independen memilih untuk tidak menjadi pegawai tetap suatu perusahaan atau lembaga disebabkan pertentangan antara ia ingin mendapatkan kebebasan sosial, tetapi juga harus aman secara finansial.

Pertumbuhan pesat tenaga kerja independen ini telah mendorong adanya pertumbuhan *on-demand economy* atau "*gigs economy*." *On-demand economy* baru-baru ini telah membuka jalan bagi beragam pekerjaan inovatif yang ada untuk memberikan layanan tepat waktu dan efisien kepada masyarakat. Ini berarti ada kebutuhan konstan untuk mempekerjakan pekerja berkualitas di berbagai bidang layanan secara cepat- tanggap- responsive untuk memenuhi permintaan pengguna (konsumen) yang terus-menerus. Dalam *on-demand economy*, *provider/ perusahaan* menjadi penghubung antara konsumen yang membutuhkan jasa dengan pekerja independen yang memberikan jasa profesional kepada konsumen secara *real-time* (Rubin, 2016).

Masih menurut Rubin (2016), hampir semua jenis layanan *on-demand economy* menggunakan model bisnis platform. Berbagai macam jenis tawaran *platform* pekerjaan begitu

beraneka ragam: mulai dari *platform* untuk pekerjaan transportasi *online*, jasa pemasaran (*freelance marketer*), jasa instruktur yoga, jasa desain grafis, jasa perbaikan peralatan rumah tangga, dan masih banyak lagi. Kemungkinan jumlah pekerja independen yang akan beralih ke *platform on-demand* akan terus bertambah karena untuk bekerja sebagai pemula, proses dan syaratnya sangat mudah.

Siapa saja bisa mengakses ke pekerjaan ini asalkan memiliki akses ke internet, memiliki kendaraan untuk menjangkau konsumen, dan tentu saja, memiliki kemampuan dan keinginan yang kuat untuk memberikan layanan pelanggan yang baik. Setelah diterima, pekerja independen memiliki akses 24 jam sehari selama satu minggu ke permintaan (*on-demand*), dan ketika permintaan tepat di ujung jari mereka, mereka bisa memilih kapan harus menerima permintaan dan berapa banyak permintaan yang harus diterima pada hari tertentu. Pekerja independen dapat memanfaatkan layanan mereka di beberapa *platform* untuk memaksimalkan eksposur dan keuntungan mereka. Sistem seperti ini juga diterapkan pada layanan transportasi *online*.

Maraknya *on-demand economy* atau "*gigs economy*" telah membawa suatu cara baru untuk hidup dan menghasilkan uang bagi pekerja independen. Statistik dan survei telah menunjukkan bahwa ada kesempatan yang begitu besar dan legal untuk mendapatkan kehidupan yang layak dengan menempatkan diri pada banyak *platform on-demand economy*. Hal ini juga mendorong kreativitas dan profesionalitas para pekerja mandiri dalam memberikan layanan jasanya.

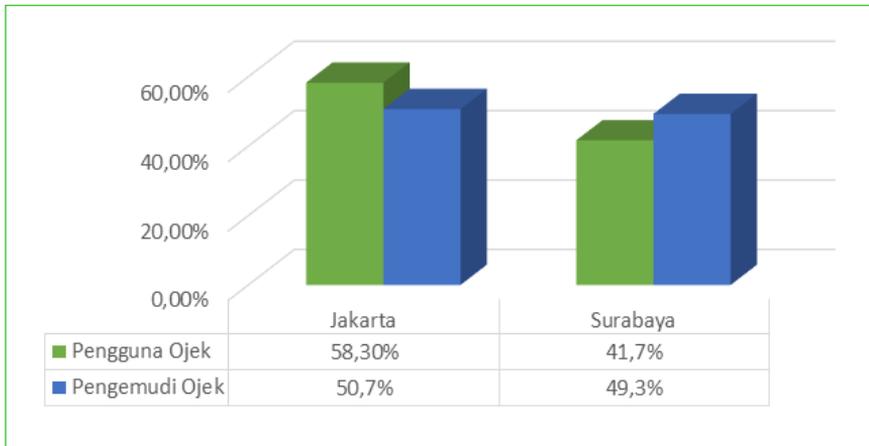
Bagian 3

PROFIL RESPONDEN

Penelitian ini dilakukan di dua kota, yakni DKI Jakarta dan Surabaya. Sebaran responden berdasarkan wilayah penelitian cukup berimbang jumlahnya – dapat dilihat pada grafik di bawah ini. Responden dalam penelitian ini terdiri dari 309 orang konsumen dan 213 orang pengemudi ojek. Untuk responden yang merupakan konsumen/pengguna ojek, sebesar 58,3% berada di Jakarta dan 41,7% di Surabaya. Responden pengemudi ojek sebesar 50,7% di Jakarta dan 49,3% di Surabaya.



Grafik 1 Kota Tempat Responden Tinggal

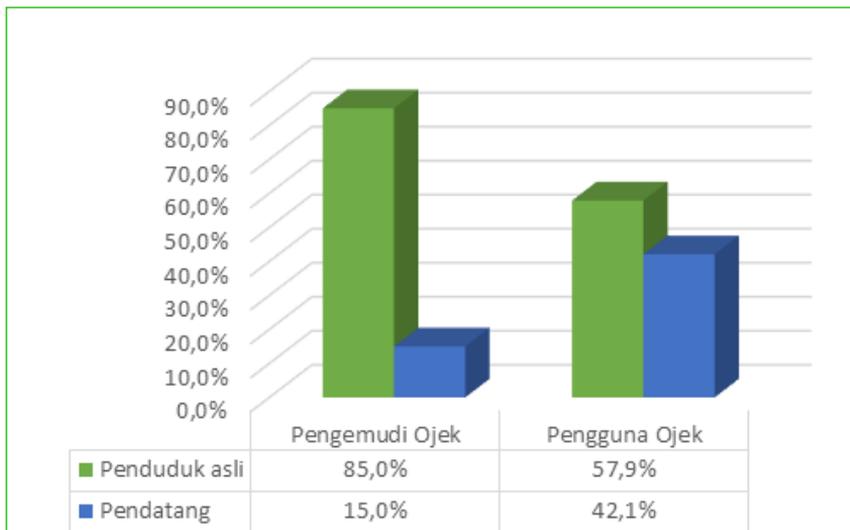


Sumber: olahan penelitian

Selain itu, jika dilihat berdasarkan status kependudukan, baik pengguna ojek maupun pengemudi ojek, sebesar 85% pengemudi ojek merupakan penduduk asli kota yang disurvei dan 15% merupakan pendatang (grafik bisa dilihat di bawah). Sedangkan, pengguna

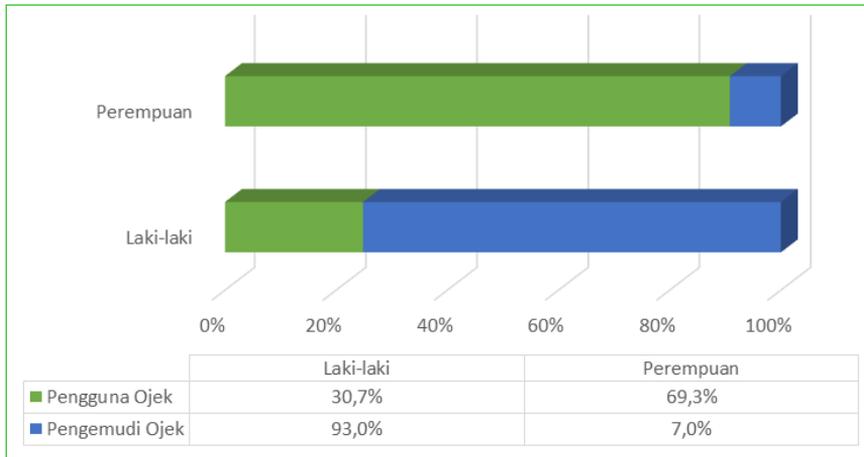
ojek sendiri sebesar 57,9% merupakan penduduk asli dan 42,1% merupakan pendatang. Penduduk yang merupakan pendatang adalah penduduk yang bermobilisasi ke Jakarta atau Surabaya dari kota-kota di sekitarnya.

Grafik 2 Status Kependudukan



Sumber: olahan penelitian

Grafik 3 Jenis Kelamin Responden

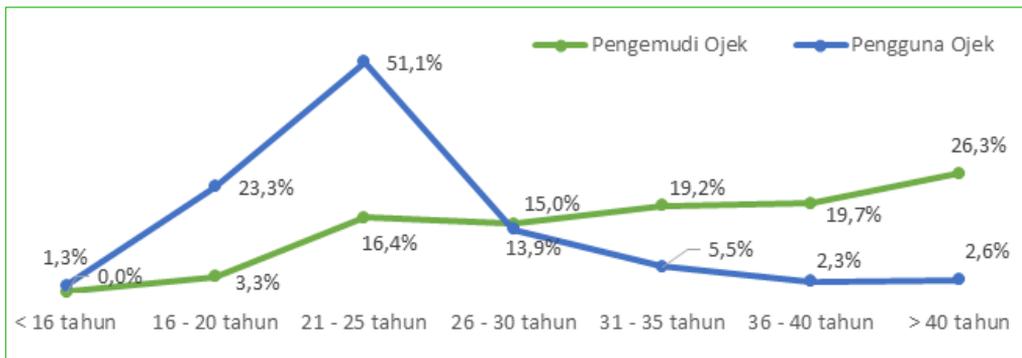


Sumber: olahan penelitian

Grafik untuk sebaran responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat di atas. Untuk pengguna ojek didominasi oleh perempuan, yakni sebesar 69,3% dan 30,7% laki-laki. Sedangkan, untuk pengemudi ojek didominasi oleh laki-laki, yakni sebesar 93% dan sebesar 7%

pengemudi perempuan. Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek sendiri juga diminati oleh perempuan, pengemudi ojek perempuan tersebut seluruhnya merupakan ojek *online*.

Grafik 4 Usia Responden Penelitian

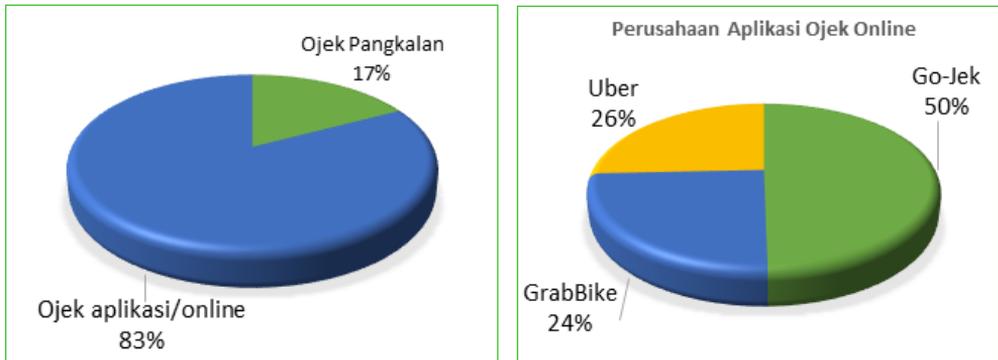


Sumber: olahan penelitian

Dilihat pada grafik di atas, usia paling banyak pada pengemudi ojek, yakni di rentang usia >40 tahun sebesar 26,3%, sedangkan untuk pengguna ojek paling besar di rentang usia 21 – 25 tahun

sebesar 51,1%. Selain itu, usia pengemudi ojek paling muda, yakni antara 16 – 20 tahun sebesar 3,3%, sedangkan untuk pengguna ojek usia paling muda di kisaran <16 tahun sebesar 1,3%.

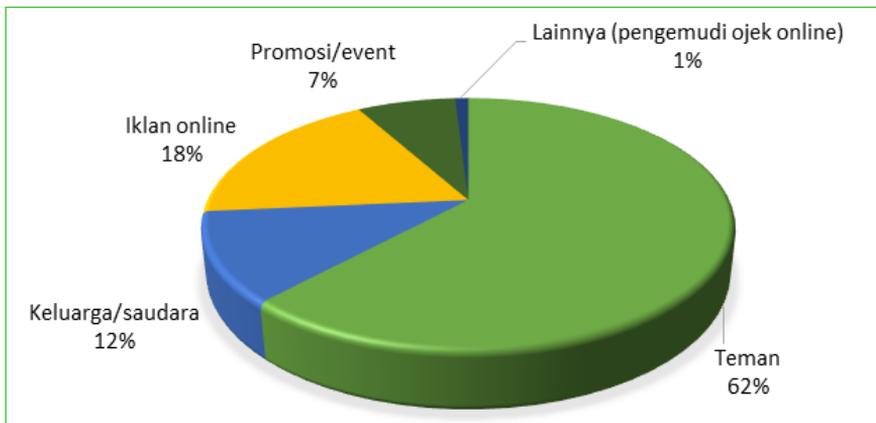
Grafik 5 Klasifikasi Responden Berdasarkan Jenis Ojek (pengemudi ojek)



Sumber: olahan penelitian

Dari grafik di atas terlihat bahwa dari 213 responden, sebesar 83% (176) responden merupakan ojek *online*/aplikasi dan 17% (37) lainnya adalah ojek pangkalan. Responden ojek *online* sendiri terdiri dari beberapa perusahaan aplikasi dengan proporsi, yakni sebesar 50% bergabung dengan perusahaan Go-Jek, sebesar 24% di perusahaan GrabBike dan

sebesar 26% di Uber. Dari hasil temuan lapangan, diketahui tidak jarang dari pengemudi ojek *online* tersebut juga bergabung di dua perusahaan aplikasi sekaligus, seperti Go-Jek dan GrabBike. Selain itu, diketahui sebanyak 7 orang pengemudi ojek *online* juga merupakan ojek pangkalan.

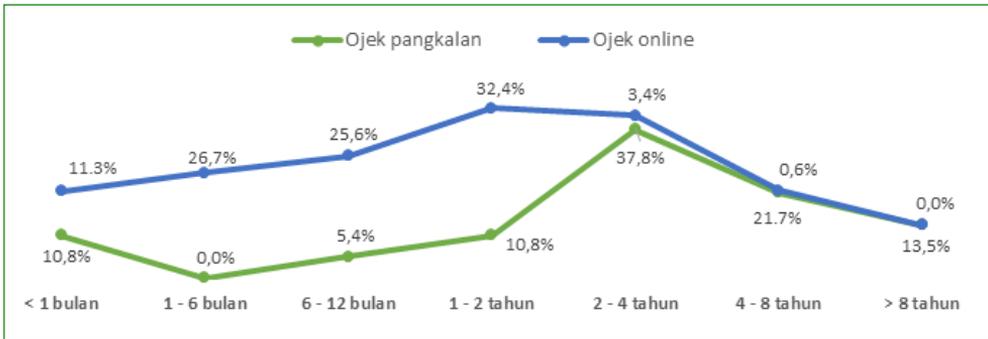
Grafik 6 Sumber Informasi Menjadi Ojek *Online*

Sumber: olahan penelitian

Grafik di atas menjelaskan asal muasal informasi terkait peluang ojek *online*. Sebesar 62% pengemudi ojek *online* mendapatkan informasi mengenai ojek *online* dari teman, sebesar 18% dari iklan *online*, 12% dari saudara atau keluarga, 7%

dari promosi atau event, dan 1% lainnya dari pengemudi ojek *online*.

Grafik 7 Lama Bekerja sebagai Ojek



Sumber: olahan penelitian

Dari seluruh responden diketahui bahwa pengemudi ojek pangkalan paling banyak sudah bekerja selama 2 – 4 tahun, yakni sebesar 37,8%. Bahkan, ada yang sudah bekerja lebih dari 8 tahun, yaitu sebesar 13,5%. Hal tersebut jika dikaitkan dengan sejarahnya, profesi pekerjaan sebagai ojek memang sudah ada sejak

tahun 1960an. Sedangkan, untuk ojek *online* sendiri paling banyak antara 1 – 2 tahun, yakni sebesar 32,4%, tetapi ada juga pengemudi yang mengaku sudah bekerja dalam rentang waktu 4 – 8 tahun sejak ojek *online* mulai berdiri, yakni sebesar 0,6%.



Gambar 1 Ojek Online di Tengah Kemacetan Jalan Ibu Kota

Ditengah-tengah tingkat pengangguran yang tinggi, baik di Jakarta dan Surabaya, kehadiran ojek *online* memberikan secerah harapan berupa lapangan pekerjaan. Lapangan pekerjaan tersebut tentu berpihak, terutama bagi

masyarakat yang kurang berpendidikan atau bagi mereka yang baru lulus SMA karena pendaftaran ojek *online* tidak perlu memiliki ijazah perguruan tinggi. Berikut ini adalah tingkat pendidikan pengemudi ojek *online*:

Grafik 8 Tingkat Pendidikan Pengemudi ojek



Sumber: olahan penelitian

Tingkat pendidikan pengemudi ojek pangkalan paling besar merupakan lulusan SMP, yakni sebesar 45,9%. Sedangkan, untuk pengemudi ojek *online* paling banyak adalah SMA, yakni sebesar 67%. Berdasarkan data tersebut terlihat

bahwa rata-rata tingkat pendidikan pengemudi ojek cukup rendah yang juga dipengaruhi persyaratan pengemudi ojek *online* yang tidak membutuhkan kualifikasi pendidikan tertentu.

4.1 Kondisi dan Permasalahan Transportasi di Indonesia

Kondisi geografis Indonesia terdiri dari kepulauan dan perairan yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah. Dengan karakteristik geografis tersebut, Indonesia tentu memiliki alat transportasi yang saling menghubungkan satu dengan lainnya. Kondisi tersebut menjadikan sistem transportasi berperan penting dalam mendukung perkembangan suatu wilayah. Apalagi, saat ini kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok daerah juga semakin meningkat.

Mobilitas seringkali dilihat hanya sebagai cara berpindah antar berbagai tempat yang berbeda. Secara umum, mobilitas diartikan sebagai pergerakan orang dan barang (Litman, 2011). Hal tersebut mencakup jumlah perpindahan orang dan barang dengan jarak tempuh dan transportasi yang dipakai. Dari pengertian tersebut, mobilitas menjadi sebuah aspek penting bagi masyarakat dan harus terjangkau oleh semua orang, terutama pada sektor transportasi. Suatu kebijakan transportasi yang baik diharapkan mampu melayani kebutuhan komunitas dalam meningkatkan ruang publik (FES, 2017). Ketika ruang publik saling terhubung dari satu tempat dengan tempat lainnya, maka ketersediaan transportasi yang saling terhubung dan dapat dijangkau sangat diperlukan.

Mobilitas penduduk yang bergerak secara komuter di kota-kota besar Indonesia juga mempengaruhi kondisi transportasi saat ini. Komuter merupakan pergerakan

bolak-balik penduduk pada saat menuju pusat aktivitas dan kembali saat aktivitas telah selesai dan harus kembali ke rumah. Pergerakan terus-menerus seperti ini kemudian mengakibatkan level yang cukup signifikan. Pernyataan tersebut diperkuat data BPS tahun 2014 mengenai Komuter DKI Jakarta yang menunjukkan bahwa tingkat komuter dari Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi) yang berkegiatan di Jakarta mencapai 1.382.296 orang dan komuter dari Jakarta yang berkegiatan di luar Jakarta mencapai 255.986 orang. Dengan proyeksi jumlah penduduk malam Jakarta pada tahun 2014 mencapai 10.075.310 orang, dan jumlah penduduk siang Jakarta mencapai 11.201.620 orang. Penduduk Jakarta sendiri melakukan mobilitas komuter dengan kegiatan utama bekerja (85.47%) dan sekolah (14.28%), sedangkan untuk penduduk Bodetabek pun memiliki kegiatan utama yang serupa dengan masing-masing persentase 79.28% dan 20.68% (BPS, 2014).

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan Kompas, diketahui sebesar 2,4 juta orang minimal menghabiskan waktu sebanyak 30 menit di jalan dalam sehari. Bahkan ada yang sampai menghabiskan waktu lebih dari 2 jam untuk sekali jalan. Ini karena 69,7% dari mereka menggunakan kendaraan pribadi. Sebesar 73% rumah para komuter jauh dari tempat kerja (Litbang Kompas, 2017). Tentu angka-angka tersebut memang cukup besar. Dengan pertimbangan data pendukung lain mengenai persentase penduduk berdasarkan tempat tinggal dan status komuter serta moda transportasi yang dipakai cukup kompleks. Tabel di bawah ini secara singkat menunjukkan data mengenai jumlah penduduk berdasarkan tempat tinggal dan status komuter:

Tabel 3 Jumlah Penduduk Berumur 5 tahun ke Atas Menurut Tempat Tinggal dan Status Komuter, 2014

Tempat tinggal	Komuter		Non Komuter		Penduduk	
	Jumlah	(%)	Jumlah	(%)	Jumlah	(%)
DKI Jakarta	1.303.441	14.09	7.945.172	85.91	9.248.613	100.00
Bodetabek	2.262.737	11.97	16.635.882	88.03	18.898.617	100.00
Jabodetabek	3.566.178	12.67	24.581.054	88.03	28.147.232	100.00

Sumber: BPS, 2014

Terdapat banyak pertimbangan mengapa penduduk luar Jakarta melakukan mobilitas secara komuter ke Jakarta. Penduduk yang berorientasi kegiatan di kota-kota besar lebih memilih pergerakan secara komuter karena mereka lebih memilih bertempat tinggal di daerah pinggiran karena harga tanah yang lebih terjangkau dibanding di dekat pusat aktivitas. Berkembangnya sarana penunjang di daerah pinggiran layaknya pusat perbelanjaan, rumah sakit, dan lain-lain semakin membuat penduduk bermigrasi ke pinggiran. Selain itu, semakin lengkapnya infrastruktur di daerah pinggiran, seperti tol dan kereta komuter, menjadi salah satu pertimbangan. Pertimbangan lain adalah tingkat kepraktisan dan hemat

ongkos transportasi bagi pengguna kendaraan bermotor (Litbang Kompas, 2016). Alasan-alasan tersebut menjadi latar belakang mengapa jumlah mobilitas secara *commuters* sangat tinggi di Jakarta seperti yang telah dinyatakan di atas.

Melihat kondisi tersebut, mobilitas komuter tentu memengaruhi jumlah kendaraan bermotor. Secara umum, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor pun menanjak signifikan dari tahun ke tahun. Pernyataan tersebut dibuktikan dengan tabel pertumbuhan jumlah sepeda motor secara khusus di DKI Jakarta dan Kota Surabaya di bawah ini:

Tabel 4 Perkembangan Jumlah Sepeda Motor di DKI Jakarta dan Kota Surabaya Yang Terdaftar dari tahun 2011 - 2015

Tahun	DKI Jakarta	Surabaya	Indonesia
2011	9.861.451	1.274.660	68.839.341
2012	10.825.937	1.402.190	76.381.183
2013	11.949.280	1.482.115	84.732.652
2014	13.084.327	1.566.595	92.976.240
2015	13.980.000	1.655.891	98.881.267

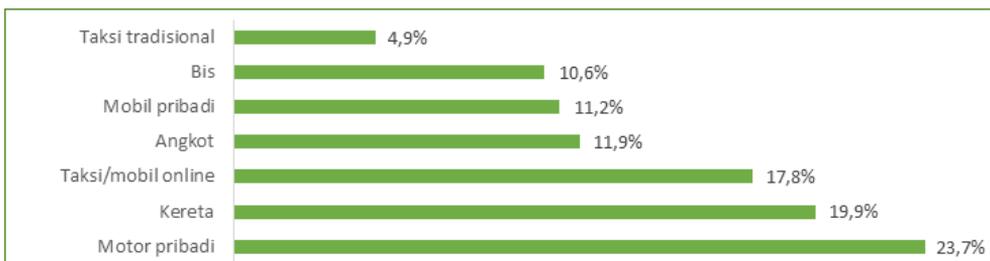
Sumber: BPS, 2015

Secara umum, tabel tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan kepemilikan sepeda motor di kedua daerah di atas yang cukup tinggi. Terdapat beberapa alasan mengapa kepemilikan sepeda motor di dua kota tersebut cukup tinggi. Selain tingkat mobilitasnya yang cukup mudah, alasan lain yang cukup signifikan memengaruhi adalah kemudahan kredit motor dengan biaya yang cukup terjangkau. Selain itu, banyak perusahaan *leasing* berlomba-lomba untuk memasarkan sepeda motor dengan uang muka rendah dan proses kepemilikan yang cukup mudah (BPS Jakarta, 2015). Alhasil, saat ini jumlah sepeda motor lebih banyak

dibandingkan jumlah penduduk, di DKI Jakarta jumlah penduduk 10.075.310 jiwa. Sedangkan, di Surabaya, jumlah sepeda motor masih di bawah jumlah penduduk yang mencapai angka 2.848.583 (BPS, 2015).

Secara umum, tingginya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi menggambarkan bahwa pola konsumsi masyarakat terhadap kendaraan bermotor sangat tinggi. Pernyataan tersebut diperkuat dengan data hasil survei kepada konsumen ojek mengenai kendaraan yang sering digunakan sehari-hari untuk mobilitas melalui grafik di bawah ini:

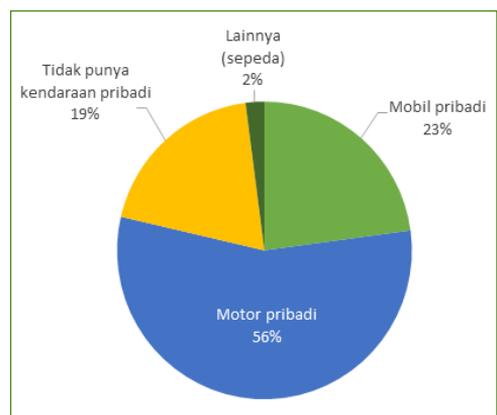
Grafik 9 Kendaraan Bermotor yang Digunakan Sehari-hari (Pengguna Ojek)



Sumber: olahan penelitian

Grafik di atas secara langsung menunjukkan bahwa masyarakat masih banyak menggunakan motor pribadi untuk mobilitas. Dengan persentase sebesar 23,7%, cukup mengindikasikan bahwa kepemilikan kendaraan pribadi masyarakat masih cukup tinggi, terutama pada kendaraan sepeda motor. Lebih lanjut, grafik berikut menguatkan pernyataan sebelumnya terkait kepemilikan kendaraan pribadi yang digali dari responden penelitian (pengguna ojek):

Grafik 10 Kepemilikan Kendaraan Pribadi (Pengguna Ojek)

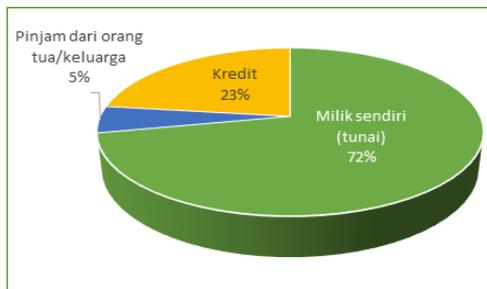


Sumber: olahan penelitian

Dari data yang digali dari responden untuk melakukan mobilitas selain menggunakan ojek dan angkutan umum, diketahui sebesar 56% (172) orang memiliki sepeda motor pribadi, sebesar 23% (71) memiliki mobil pribadi, 2% (6) memiliki sepeda. Sedangkan, sebesar 19% (60) responden tidak memiliki kendaraan. Grafik tersebut cukup menggambarkan bahwa kepemilikan kendaraan bermotor adalah sebuah pemandangan yang umum di kota-kota besar dengan tingkat mobilitas tinggi, seperti DKI Jakarta.

Penelitian ini juga menanyakan mengenai kepemilikan kendaraan bermotor dari pengemudi ojek baik *online* maupun pangkalan, dapat dilihat sebagai berikut:

Grafik 11 Kepemilikan Motor (Responden Penelitian Pengemudi Ojek)



Sumber: olahan penelitian

Sebesar 72% merupakan motor pribadi, dan sebesar 23% responden mengaku motor yang mereka gunakan saat ini masih dalam status kredit. Hal tersebut menunjukkan bahwa sistem kredit memiliki kecenderungan memengaruhi pilihan masyarakat untuk memiliki kendaraan sepeda motor pribadi. Lebih lanjut, jumlah angsuran yang mereka bayar antara Rp. 600.000 – Rp. 4.000.000 per bulan dan dilakukan dilakukan dari

leasing motor maupun keluarga terdekat.

Dengan tingkat kepemilikan sepeda motor yang cukup tinggi di atas, terdapat perubahan tren transportasi di Indonesia yang signifikan. Melihat peluang tersebut, penggunaan sepeda motor banyak dialihkan untuk layanan ojek *online*. Peralihan motor pribadi menjadi alat transportasi roda dua sebagai angkutan umum dinilai dapat menjadi solusi tersendiri untuk masalah transportasi di perkotaan. Walaupun keberadaan ojek di Indonesia telah ada sejak puluhan tahun silam, perkembangan teknologi yang semakin pesat mengakibatkan adanya inovasi di bidang transportasi berbasis aplikasi. Dengan pengaruh tersebut, tren ojek *online* menjadi gencar dan menjadi pilihan transportasi alternatif yang cukup menjanjikan.

Tingkat kepemilikan kendaraan bermotor memiliki konsekuensi logis terhadap jumlah kecelakaan di jalan raya. Jumlah kecelakaan akibat kendaraan bermotor di Indonesia pada umumnya dapat dikatakan masih cukup tinggi, pada tahun 2016 menyebabkan kematian hingga 25.859 orang dan menimbulkan kerugian hingga Rp. 226.416 juta (Satu Data Indonesia, 2016).

Dari tabel di bawah ini, dapat diketahui jumlah kecelakaan tertinggi, yakni pada jenis kendaraan sepeda motor, baik di DKI Jakarta maupun Kota Surabaya. Di DKI Jakarta, jumlah korban kecelakaan motor mencapai 55,2% dan Kota Surabaya sebesar 74,8%. Banyaknya kecelakaan yang terjadi pada dua tahun terakhir ini menunjukkan bahwa masalah transportasi adalah suatu masalah yang serius dan perlu mendapatkan perhatian utama. Hal tersebut disebabkan

transportasi berhubungan erat dengan manusia dan masyarakat sebagai pengguna jasa atau konsumen sehingga kebutuhan terhadap alat transportasi umum yang layak menjadi sebuah prioritas. Tentunya, hal tersebut terkait

dengan kondisi di kota-kota besar di Indonesia yang belum memiliki sistem transportasi yang nyaman sehingga masyarakat berbondong-bondong kendaraan bermotor pribadi.

Tabel 5 Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2015

Jenis kendaraan	DKI Jakarta	%	Surabaya	%
Kopaja	48	0.8%	-	-
Bus	234	4.0%	7	0.4%
Metro Mini	52	0.9%	-	-
Mikroler	49	0.8%	-	-
Taksi	151	2.6%	-	-
KJ IV	6	0.1%	-	-
Omprengan	23	0.4%	-	-
Truk	463	7.9%	45	2.8%
Pick up	292	5.0%	70	4.4%
Mini bus	943	16.1%	-	-
Sedan	243	4.2%	24	1.5%
Jeep	47	0.8%	24	1.5%
Sepeda motor	3.231	55.2%	1.187	74.8%
Sepeda	70	1.2%	19	1.2%
Cold Station	-	-	198	12.5%
Becak	-	-	13	0.8%
Jumlah	5.852	100%	1.587	100%

Sumber: olahan penelitian dari BPS DKI Jakarta, 2015 dan BPS Kota Surabaya, 2016

4.2 Perkembangan Ojek di Indonesia dan Inovasi Transportasi Berbasis Online

Diperkirakan keberadaan ojek yang dimulai dari kota Jakarta sudah ada sejak puluhan tahun silam. Tepatnya pada akhir dekade 1980 ketika sedang marak kebijakan pemerintah Jakarta terkait jasa becak. Yang awalnya rutinitas harian semua orang dicukupi oleh becak untuk bertransportasi dari rumah menuju ke jalan raya. Meskipun mula-mula penggunaan ojek diperkirakan sudah ada pertama kali sekitar tahun 1969-1970 di Jawa Tengah dan juga Jakarta, eksistensi mereka dianggap resmi pada tahun 1980 bertepatan dengan kebijakan pemerintah Jakarta yang hendak menghapus seluruh penggunaan jasa becak di Ibu Kota. Diketahui, jumlah ojek bertambah masif saat terjadi krisis ekonomi pada periode 1997-1999. Sebab, para pekerja yang mengalami pemutusan hubungan kerja (PHK) banyak yang menginvestasikan pesangonnya untuk membeli sepeda motor untuk alih profesi menjadi pengemudi ojek.

Lain lagi cerita kemunculan ojek di Jawa Tengah. Di pedesaan kecil Jawa Tengah sendiri dahulu banyak orang menawarkan jasa mengantar orang. Alasannya adalah jalan utama rusak dan susah dilalui oleh mobil. Hal ini disambut baik oleh banyak orang. Pasalnya memakai layanan ojek ini jauh lebih murah ketimbang menyewa sopir atau mengisi bahan bakar untuk mobil (Beritaterbaru, 2015).

Ojek atau ojeg adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda,

terkhusus sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Penumpang biasanya satu orang tetapi kadang bisa berdua. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan supirnya dahulu, kemudian sang supir akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya. Pun, ojek dapat pula ditemukan di beberapa negara lain di luar Indonesia, termasuk India, Thailand, dan Britania Raya. Berbeda dengan Indonesia, layanan ojek di negara-negara tersebut ada yang merupakan layanan transportasi umum resmi.

Ojek banyak digunakan oleh penduduk kota-kota besar, misalnya di Jakarta. Karena kelebihanannya dengan angkutan lain yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Selain itu, ojek juga dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Biasanya mereka mangkal di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan permukiman. Dengan kondisi-kondisi tersebut, ojek tentu sangat mempermudah mobilitas dari penduduk.

Ojek sepeda jarang sekali ditemukan. Meskipun di Jakarta jenis ojek ini lebih dulu ada, yakni sejak sekitar tahun 60-70an, ojek sepeda tidak banyak berkembang bahkan lebih banyak tergerus dengan inovasi-inovasi transportasi lain, seperti ojek *online* sendiri. Akan tetapi, di sekitar Jakarta Kota dan Tanjung Priok masih banyak ojek sepeda yang beroperasi hingga kini walau hanya berjarak pendek dan sebagian besar memang digunakan untuk tujuan wisata.

Gambar 2 Pangkalan Ojek Pangkalan di Salah Satu Daerah di Kota Surabaya



Sumber: dokumentasi penelitian

Dengan semakin diminatnya ojek, penyedia layanan transportasi tersebut mengalami perkembangan. Saat ini ojek tidak hanya bisa kita jangkau di

pangkalan-pangkalan saja tetapi sudah bisa dijangkau secara *online* dengan memanfaatkan teknologi aplikasi. Di Indonesia sendiri ojek *online* banyak bermunculan dan popularitasnya menanjak bersamaan dengan kisah-kisah sukses para pengemudinya. Penghasilan di atas rata-rata serta minimnya modal yang diperlukan, membuat masyarakat ramai-ramai mendaftar menjadi pengemudi ojek *online* tersebut. Sementara di level penyedia layanan, sejumlah *start up* pun berlomba-lomba membuat aplikasi yang diharapkan bisa lebih disukai pasar dengan berbagai macam kelebihannya masing-masing.

Case Box 1 Gagasan Tentang Obsesi Dengan Tren Baru

Pada pertengahan tahun 2015 ketika batu akik sangat populer, tetapi ternyata mengalami kemunduran dan mampu dilampaui oleh Go-Jek. Berikut ulasannya:

Tren batu akik, serupa seperti tren sebelumnya yakni togel. Hal ini menjadi perhatian tersendiri bagi kaum laki-laki. Ada dua konsep yang ada di masyarakat Kota Surabaya: nerimo (menerima apa yang datang), dan arus (diambil bersamaan). Di Dinoyo (Surabaya) mereka bilang 'batu akik' sebagai pelarian stres sosial, 'obat stress'.

Hampir sama seperti merokok, keberadaan batu akik mampu mengalihkan perhatian sementara mereka dari kesulitan yang mereka alami seperti kelaparan, hutang, kemiskinan, dan lain-lain. Seperti togel, saat seorang pria itu bangun dari mimpinya kemudian ia mencari nomornya. Seperti batu akik, seseorang bangun langsung memoles batunya. Dampak dari ide SBY saat ia mempromosikan batu akik dan memberi Obama sebuah batu bacan. Ditambah pula Jokowi mempromosikannya dalam dalam sebuah kampanye bahwa ia akan membangun batu bermata sebagai industri kreatif. Namun, Go-Jek mengambil alih tren ini.

Tren batu akik juga terjadi pada Go-Jek, yakni ketika mereka bangun pun langsung memeriksa teleponnya. Ada sesuatu yang menarik di sini, tentang bagaimana memfokuskan energi seseorang terutama untuk ekonomi. Pada masa-masa awal Go-Jek ada, para pria sangat antusias: berbicara tentang uang yang mereka hasilkan, betapa pintar dan cepatnya mereka dalam penggunaan aplikasi *smartphone*, merespons pesanan pelanggan, menguasai layanan pelanggan, menavigasi kota, menyulap berbagai bentuk pekerjaan, dan lain sebagainya.

Pada dasarnya, alasan utama dari inovasi tersebut adalah memberi masyarakat berpendapatan rendah sebuah kegiatan untuk dilakukan yang tentu menghasilkan pendapatan dan sekaligus memecahkan beberapa masalah lalu lintas. Dalam hal ini, Go-Jek juga memberi dorongan kepada orang-orang yang dipekerjakan untuk membantu meringankan masalah nasional yang terkenal : kemacetan lalu lintas dan kemacetan infrastruktur.

Robbie (Dosen University of Sydney, 2017)

Sumber: olahan penelitian

Fenomena ini secara langsung juga telah mengubah *image* ojek yang selama ini hidup di masyarakat. Ojek tak lagi dipandang sebagai pekerjaan rendahan tetapi telah menjelma menjadi profesi yang menjanjikan. Yang semula layanan ojek *online* di Indonesia dipelopori oleh Go-Jek dan GrabBikebike, kemudian muncul berbagai layanan ojek *online* lainnya, seperti Uber, Blujek, LadyJek, TransJek, Wheel Line, BangJek hingga

Ojek Syar'i. Masing-masing layanan ojek *online* ini menawarkan layanan yang unik dan berbeda termasuk keunggulan dari segi tarif dan fasilitas lainnya.

Untuk memperkuat pernyataan mengenai keunggulan masing- masing layanan, di bawah ini terdapat tabel perbandingan layanan ojek *online* yang berkembang di Indonesia:

Tabel 6 Perbandingan Ojek *Online* yang ada di Indonesia

Jenis Layanan	Keterangan
Go-Jek	<p>Berdiri tahun 2010, perusahaan berasal dari Indonesia. Resmi beroperasi di 25 kota besar di Indonesia, termasuk Medan, Batam, Palembang, Pekanbaru, Jambi, Padang, Bandar Lampung, Jabodetabek, Bandung, Sukabumi, Yogyakarta, Semarang, Solo, Surabaya, Gresik, Malang, Sidoarjo, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Banjarmasin, Manado, Makassar, Denpasar, Mataram dengan rencana pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang.</p> <p>Layanan yang diberikan: Go Car (layanan taxi <i>online</i>), Go-Send (mengantarkan barang), Go-Food (pesan antar makanan), Go-Mart (belanja <i>online</i>), Go-Box (antar barang), Go-Clean (jasa pembersih), Go-Glam (jasa layanan kecantikan) dan Go-Massage (jasa pijat). Gojek memberikan tarif minimum IDR 4.000, rush hour (16:00-19:00 WIB) IDR4.000 untuk jarak 1-2 km pertama, selanjutnya IDR2.000/km - di luar Rush Hour IDR4.000 untuk jarak 1-2,7 km pertama selanjutnya IDR1.500/km Di luar Jabodetabek: jarak 1-4 km IDR8.000, lebih dari >4km IDR2.000/km</p>

GrabBike (GrabBike)	Berdiri tahun 2012 di Indonesia, asal perusahaan Malaysia. Layanan yang diberikan: GrabBikeCar, GrabBikeExpress, GrabBikeTaxi dan GrabBikeFood. Tarif minimum rush hour: IDR10.000, jam normal IDR 5.000, Jarak 0 - 12 Km pertama IDR1.500/Km dan Jarak 12 km selanjutnya IDR 2.500/km.
Uber (Uber Motor)	Berdiri tahun 2014, asal perusahaan San Fransisco. Layanan yang diberikan: Selain layanan Uber Motor juga tersedia Uber X (mobile) dan Uber Black (mobil premium). Perhitungan berdasarkan kombinasi jarak dan waktu dengan tarif minimum IDR 1.000/km. Waktu: IDR100/menit.
LadyJek	Berdiri tahun 2015, asal perusahaan Indonesia. Untuk tarifnya LadyJek memberlakukan tarif 6 km pertama IDR 25.000 Selanjutnya IDR 4.000/Km
Ojek Syar'i (Ojesy)	Berdiri tahun 2015, didirikan di Indonesia. Wilayah jangkauannya antara lain yakni Surabaya, Sidoarjo dan Malang. Tarif layanan ojek 5 km pertama IDR 20.000, selanjutnya IDR 3.000,-/ km. Layanan kurir Rp. 15.000 untuk 5 km pertama, selanjutnya IDR 3.000/km
Wheel line	kurir belanja, dan kurir barang dengan armada Honda Scoopy, wilayah operasionalnya yakni di Jakarta Barat. Tarif dihitung berdasarkan zona wilayah tiap 3 km. Mulai IDR 30.000 hingga IDR 120.000.
Teknojek	Berdiri tahun 2015, layanan yang diberikan yakni T-Drop untuk antar barang, T-Jek untuk pesan ojek, T-Food untuk pesan kuliner dan T-Shop untuk belanja di mini market. Minimum 8 km pertama IDR 1.250/km Selanjutnya Rp2.500/km
Transjek	Perusahaan yang berdiri di Jakarta tahun 2012. Untuk tarif km pertama IDR 4.000 Selanjutnya IDR 3.000/km
Bangjek	Berdiri tahun 2015, Kilometer pertama IDR 4.000 Selanjutnya IDR 3,4/ meter

Sumber: olahan penelitian dari berbagai

Dari berbagai penyedia aplikasi layanan ojek di atas, terdapat tiga penyedia aplikasi yang cukup besar, yakni Go-Jek, GrabBike dan Uber. Umumnya, masyarakat hanya tinggal meng-*install* aplikasi yang sudah disediakan oleh perusahaan ojek *online* untuk menggunakan layanan tersebut. Kemudian, dengan memilih menu

yang tersedia, kita sudah dapat melihat pengemudi ojek yang tersedia di sekitar tempat kita berada. Dengan begitu, kita dapat langsung diposisikan dengan yang pengemudi ojek terdekat sehingga dapat cepat menjemput kita. Lalu, kita tinggal memasukkan alamat tujuan dan seketika muncul tarif yang harus dibayar oleh pengguna berdasarkan

jarak kilometer. Selain untuk sarana transportasi, ojek *online* ini juga dapat kita gunakan untuk keperluan membeli makanan atau mengantarkan barang-barang kita di suatu tempat. Bahkan,

pada beberapa aplikasi ojek tersebut, terdapat layanan belanja barang, pembelian tiket, layanan panggilan jasa perbaikan otomotif, dan lain-lain.

“ Tidak hanya ojek *online*, aplikasi kendaraan *online* yang dikelola grab itu muncul karena masalah transportasi di kota tersebut. Khususnya, masalah estimasi waktu, jadi orang enggak pernah tahu kapan kita bakal dapat kendaraan. Jadi, adanya aplikasi ini dibuat supaya orang-orang tahu posisi kendaraan kita sudah ada dimana dan tahu estimasi ke tempat tujuan kita berapa lama kita juga tahu harga ongkos kita berapa.

(FN, Staf Perusahaan GrabBike, Maret 2017)

Dengan layanan yang cukup beragam, tren jumlah pengguna aplikasi tersebut sangat tinggi. Aplikasi Go-Jek sendiri sudah diunduh sebanyak 15 juta pengguna dan GrabBike sudah diunduh oleh 10 juta pengguna hingga September 2017. Lebih jauh, jumlah mitra pengemudi yang bergabung dengan Go-Jek mencapai 300.000 di 50 kota di Indonesia (Kumparan, 2017). Dengan jumlah yang besar tersebut, Go-Jek untuk sementara menghentikan rekrutmen pengemudi. Sedangkan, pesaing terdekatnya, GrabBike Bike memiliki 8.000 pengemudi. Blue-Jek yang hadir belakangan memiliki 1.000 pengemudi. Sementara LadyJek yang memiliki segmen pasar khusus untuk wanita memiliki 800 pengemudi.

Saat ini profesi menjadi pengemudi ojek

online sangat menggiurkan. Di beberapa pemberitaan, ada yang menyebutkan penghasilan supir ojek *online* dalam sehari bisa ratusan ribu, bahkan jika rajin, bisa sampai mendapat penghasilan satu juta perhari. Kesempatan ini tentu sangat menjanjikan bagi banyak orang dan menjadikan pekerjaan tersebut sangat digemari. Tentunya selain faktor finansial, ada pula beberapa alasan yang dijadikan seseorang untuk lebih memilih menjadi ojek *online* dibandingkan pekerjaan sebelumnya. Alasan-alasan yang dimaksud, antara lain kebebasan waktu, ritme kerja dan manajemen stress yang lebih baik. Alasan-alasan tersebut dipengaruhi dengan sistem kerja yang dipengaruhi oleh target dengan penghasilan dan usaha yang dapat diatur secara mandiri. Berikut hasil wawancara yang menguatkan pernyataan tersebut:

“ Pertama waktunya fleksibel karena namanya juga mahasiswa yang butuh penghasilan tambahan jadi butuh pekerjaan yang waktunya fleksibel yang bisa disambi sambil kuliah. Yang kedua dari segi penghasilan dapatnya lumayan. Yang ketiga pekerjaan jadi *driver* gojek itu enggak ada yang nyuruh-nyuruh, enggak ada atasan karena kita sifatnya mitra dengan perusahaan dan lebih fleksibel.

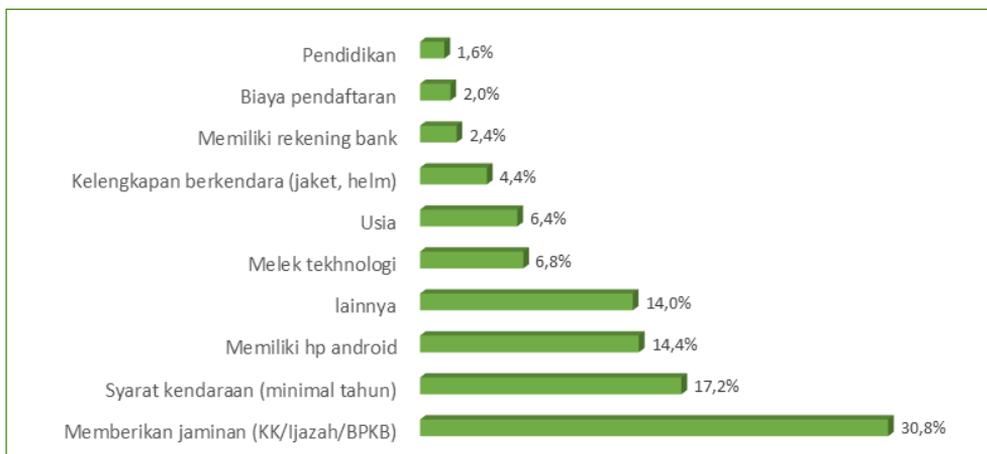
(ADP, Go-Jek, Maret 2017)

Namun, kehadiran ojek *online* ternyata membuat masalah-masalah baru. Selain terkait masalah kemacetan ibu kota yang semakin bertambah dengan banyaknya ojek di sisi-sisi jalan, ojek *online* juga menimbulkan konflik horizontal di kalangan pengemudi transportasi. Salah satu yang muncul adalah ketika ojek konvensional di pangkalan kerap melakukan protes bahkan konflik yang berujung pada kekerasan. Bukan hanya dengan sesama pengemudi ojek, namun juga seringkali bersitegang dengan supir angkutan umum dan jenis transportasi lainnya. Mereka menganggap kehadiran ojek *online* menurunkan pendapatan mereka. Misalnya, informasi yang didapatkan dari pengemudi becak yang ditemui di

Tunjungan Plaza, Surabaya, menyatakan bahwa pendapatan hariannya turun dari Rp. 100.000/hari menjadi Rp. 50.000/hari setelah ada ojek *online*. Hal yang serupa juga dialami oleh supir taxi yang mengaku pendapatannya menurun hingga 60% sejak 2015-2016 ketika awal mula masuknya Go-Jek dan Uber di Surabaya. Rata-rata pendapatannya menurun dari 6 juta menjadi 4 – 3,5 juta per bulan.

Dari sisi pengemudi ojek *online* juga menemui berbagai kendala, seperti pada saat pendaftaran ojek *online*. Walaupun digemari, tetapi pengemudi ojek juga mengalami kesulitan dalam mendaftar pada *platform* layanan yang disediakan:

Grafik 12 Syarat yang Dirasa Memberatkan Pada Saat Pendaftaran Ojek *Online*



Sumber: olahan penelitian

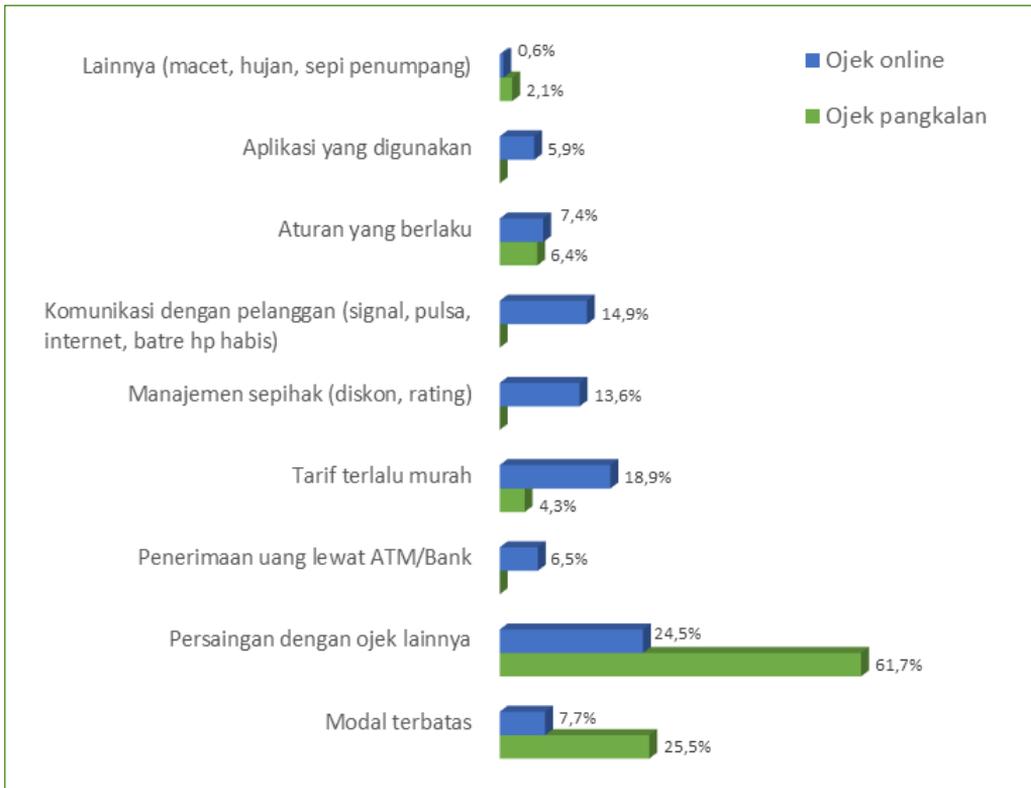
Syarat yang dirasa memberatkan pada saat menjadi pengemudi ojek *online* adalah sebesar 30,8% merasa keberatan untuk memberikan jaminan berupa KK/Ijazah/BPKB motor. Jaminan tersebut pun hanya boleh diambil pada saat mitra pengemudi ojek keluar dari perusahaan atau tidak bekerjasama lagi

dengan perusahaan aplikasi. Sebesar 17,2% merasa kesulitan dengan syarat kendaraan bermotor yang mereka miliki, yakni tahun kendaraan. Sebesar 14,4% merasa kesulitan karena harus memiliki hp *android*. Selain itu, permasalahan yang terjadi bukan hanya konflik atau persyaratan pendaftaran yang kerap

dialami oleh pengemudi ojek baik *online* maupun ojek pangkalan. Di bawah ini merupakan tabel mengenai kesulitan-

kesulitan yang dialami keduanya dalam menjalankan pekerjaan mereka:

Grafik 13 Kesulitan yang Dialami Selama Menjadi Pengemudi Ojek



Sumber: olahan penelitian

Dalam grafik di atas dijelaskan bahwa kesulitan pengemudi ojek *online* maupun ojek pangkalan cukup beragam. Terlihat sebesar 61,7% ojek pangkalan mengalami kesulitan untuk bersaing dengan ojek lainnya. Lalu, sebesar 25,5% ojek pangkalan merasa modal terbatas, seperti pembelian saldo minimum. Selain itu, sebesar 6,4% pengemudi ojek pangkalan merasa aturan yang berlaku di pangkalan sangat menyulitkan. Sedangkan, untuk ojek *online*, sebesar 24,5% dari mereka merasa ada persaingan dengan ojek lainnya. Kemudian, sebesar 18,9% pengemudi

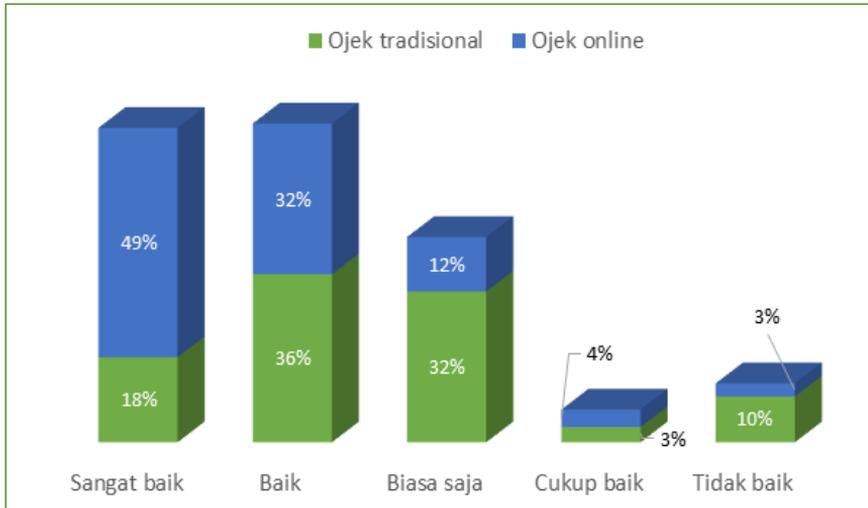
ojek *online* menganggap tarif mereka terlalu murah. Lainnya, sebesar 14,9% pengemudi ojek *online* merasa terdapat hambatan pada komunikasi dengan pelanggan (signal, pulsa, internet). Presentase yang cukup besar lainnya adalah sebesar 13,6% menganggap terdapat manajemen sepihak terkait dengan diskon dan rating.

Berdasarkan permasalahan-permasalahan di atas, terlihat bahwa persaingan dengan ojek lainnya masih cukup tinggi, baik pada ojek *online* maupun ojek pangkalan. Lebih

jauh, penelitian ini mengulik persepsi pengemudi ojek terhadap hubungan antar pengemudi ojek. Berikut grafik

mengenai hubungan dengan sesama pengemudi ojek:

Grafik 14 Hubungan dengan Sesama Pengemudi Ojek

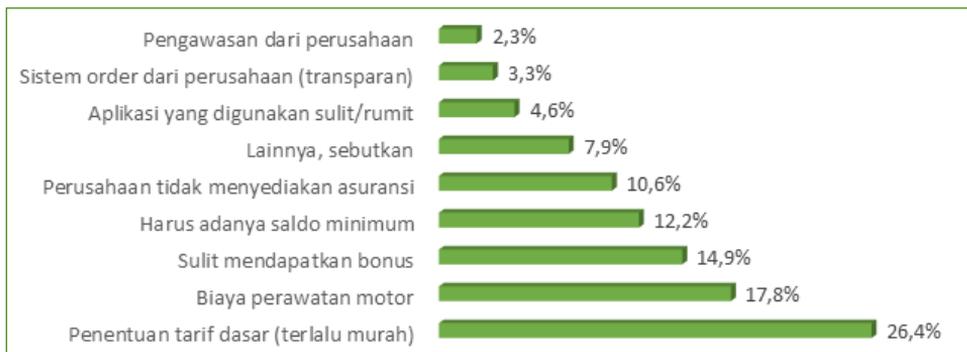


Sumber: olahan penelitian

Dari grafik tersebut, diketahui sebesar 49% pengemudi ojek *online* merasa hubungan dengan ojek lainnya sangat baik. Hanya terdapat 3% saja dari pengemudi ojek *online* yang merasa hubungannya tidak baik. Begitu juga yang dikatakan oleh pengemudi ojek pangkalan. Sebesar 36% pengemudi ojek pangkalan merasa hubungannya baik dengan pengemudi lainnya dan terdapat sebesar 10% yang merasa

hubungannya dengan pengemudi ojek lainnya tidak baik. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara umum, hubungan antara kelompok pengemudi ojek tidak mengalami persoalan yang cukup signifikan karena mereka memiliki kesamaan pengalaman dan nasib yang berujung pada solidaritas dan ikatan yang baik.

Grafik 15 Kesulitan (Khusus) Setelah Menjadi Ojek *Online*



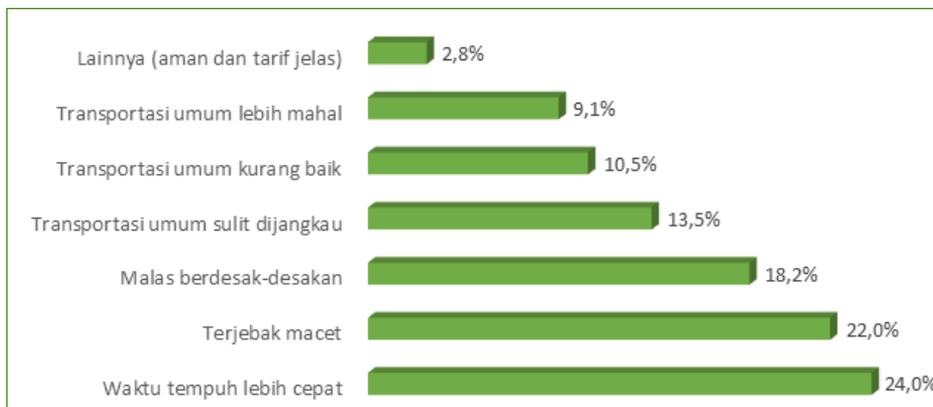
Sumber: olahan penelitian

Lebih lanjut, terdapat kesulitan-kesulitan yang khusus dihadapi oleh pengemudi ojek *online*. Secara umum, mereka kerap mengalami kesulitan berkaitan dengan teknis operasional sehari-hari. Sebesar 26,4% pengemudi ojek *online* merasa penentuan tarif dasar terlalu murah sehingga terkesan merugikan mereka. Apalagi, sebesar 17,8% dari mereka menganggap biaya perawatan motor memberatkan. Tanggungan biaya perawatan ini pun harus ditanggung pribadi oleh pengemudi ojek *online*. Lain lagi, dengan presentase lain yang cukup signifikan, seperti sebesar 14,9% menganggap bahwa mereka sulit mendapatkan bonus untuk menambah pendapatan mereka. Dan, sebesar 12,2% lainnya merasa kesulitan karena harus ada saldo minimum dalam rekening mereka.

4.3 Persepsi Masyarakat terhadap Ojek Online

Ojek *online* saat ini sedang digandrungi oleh masyarakat di kota-kota besar. DKI Jakarta, Surabaya, Yogyakarta, Denpasar, dan Bandung adalah beberapa di antara yang cukup marak. Selain pelayanannya yang lebih baik dari ojek konvensional, dukungan teknologi yang mumpuni serta transparansi harga, menjadikan ojek *online* banyak diminati oleh masyarakat perkotaan yang sehari-hari harus berjibaku dengan kemacetan. Kondisi jalan yang semakin padat, terutama pada jam kerja kantor ataupun hari libur, membuat ojek *online* menjadi alternatif pilihan transportasi masyarakat perkotaan dalam menembus kemacetan yang semakin parah. Berbagai lapisan masyarakat dapat menggunakannya dengan sangat mudah, mulai dari pelajar dan mahasiswa, karyawan, dan lain-lain.

Grafik 16 Alasan Memilih Ojek *Online* Dibanding Transportasi Umum (Pengguna Ojek)



Sumber: olahan penelitian

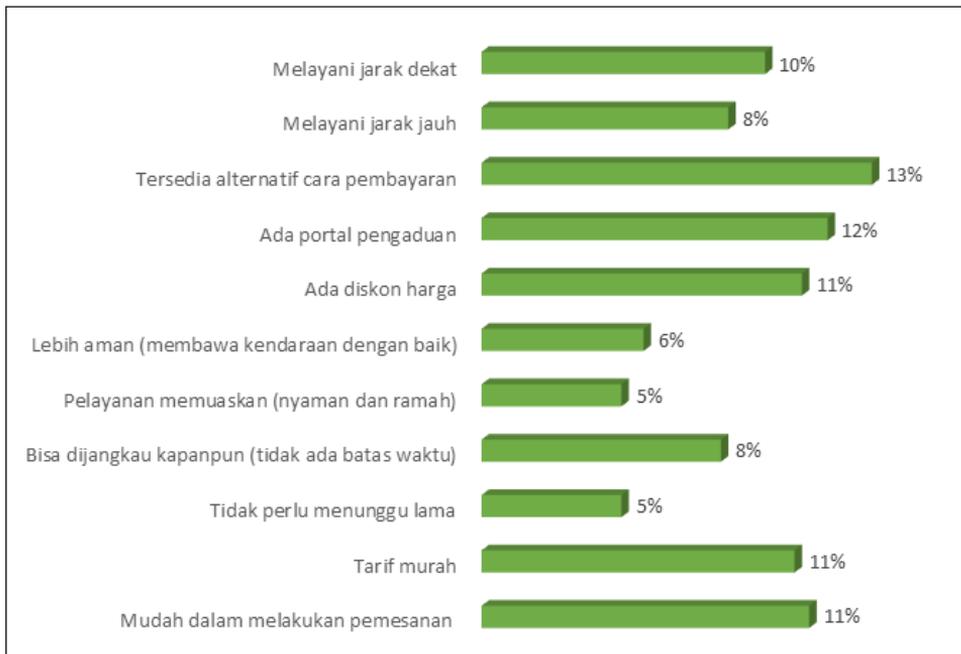
Grafik di atas menunjukkan alasan mengapa pengguna memilih ojek *online* dibandingkan transportasi lain. Berdasarkan hasil survei kepada pengguna ojek, diketahui: sebesar 24%

responden menggunakan ojek karena waktu tempuh dinilai lebih cepat, sebesar 22% responden memilih karena terjebak macet, sebesar 18,2% responden memilih karena malas berdesak-desakan dalam

kendaraan umum. Berdasarkan alasan-alasan di atas, dapat diketahui bahwa kehadiran ojek *online* menjadi alternatif solusi yang cukup menjanjikan bagi pengguna, terutama daerah perkotaan dengan kompleksitas permasalahan transportasi.

Selain karena faktor kendaraan umum yang belum tersedia dengan baik, responden juga ditanya mengenai alasan menggunakan ojek *online* sebagai alat transportasi dibandingkan dengan ojek pangkalan.

Grafik 17 Alasan Menggunakan Ojek *Online* Dibanding Ojek Pangkalan

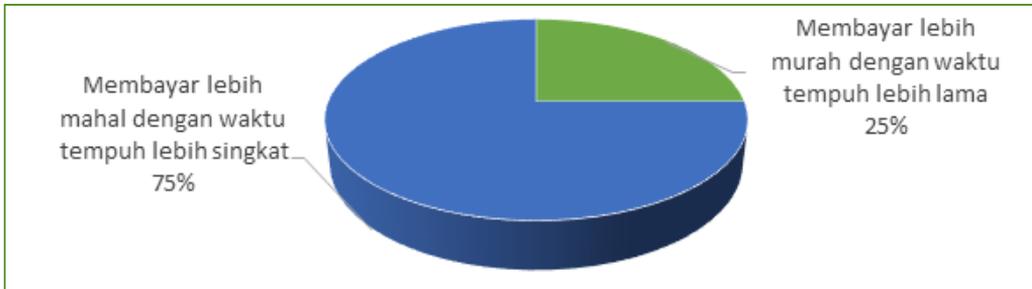


Sumber: olahan penelitian

Dari grafik di atas, digambarkan pertimbangan-pertimbangan pemilihan ojek *online* sebagai pilihan transportasi utama. Paling tinggi, sebesar 13% responden pengguna memilih menggunakan ojek *online* karena tersedia alternatif pembayaran yang lebih mudah, seperti *go-pay*, *grab-pay* atau kartu kredit. Lebih lanjut, sebesar 12% responden menjawab karena ada portal pengaduan yang memudahkan mereka berkomunikasi dengan perusahaan tentang layanan yang digunakan. Selain itu, sebesar 11% responden memilih ojek *online* karena ada diskon harga, tarif lebih

murah dan mudah dalam melakukan pemesanan. Jika dibandingkan dari sisi harga untuk melakukan mobilitas dengan menggunakan kendaraan umum, sebesar 75% responden memilih membayar lebih mahal dengan waktu yang lebih singkat dan sebesar 25% lainnya cenderung memilih membayar lebih murah dengan waktu tempuh lebih lama. Grafik di bawah memperkuat pernyataan tersebut.

Grafik 18 Pilihan Mengenai Harga dan Waktu Tempuh

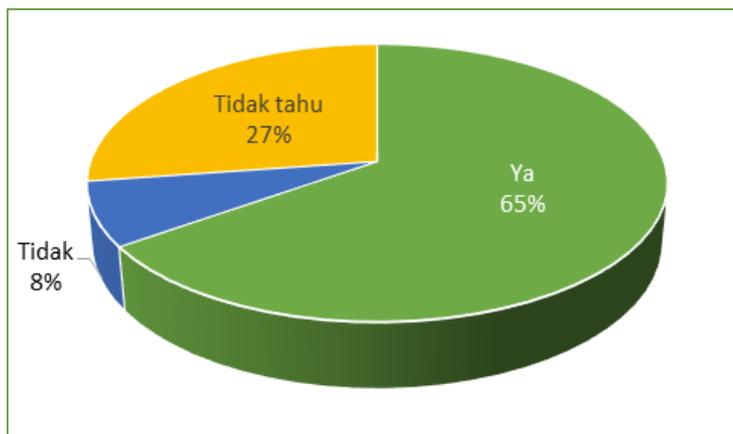


Sumber: olahan penelitian

Grafik di atas memperlihatkan bahwa harga bukan menjadi prioritas dalam mempertimbangkan pemilihan jenis transportasi yang digunakan oleh masyarakat perkotaan. Masyarakat bersedia membayar lebih mahal asalkan dapat menempuh waktu lebih singkat. Hal tersebut dipengaruhi oleh kondisi jalan yang macet dan kendaraan umum lain yang tersedia belum bisa menjawab dari sisi waktu tempuh. Kemacetan sangat berpengaruh terhadap produktivitas dan kesempatan lain, ketika kita menghabiskan waktu lebih banyak di jalan yang macet maka akan banyak kesempatan yang hilang (*opportunity loss*).

Meskipun demikian, minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum masih cukup besar dengan catatan kondisi transportasi umum sudah tersedia dengan baik, baik dari sisi jumlah maupun kualitas pelayanan. Pernyataan tersebut diperkuat dengan grafik di bawah ini yang menunjukkan bahwa sebesar 65% responden yang merupakan pengguna ojek tersebut akan beralih menggunakan transportasi umum dengan catatan yang telah disebutkan sebelumnya. Sedangkan, sebesar 27% responden menjawab tidak tahu dan sebesar 8% lainnya tidak mau beralih.

Grafik 19 Minat Masyarakat untuk Beralih ke Transportasi Umum Jika Transportasi Umum Sudah Tersedia dengan Baik



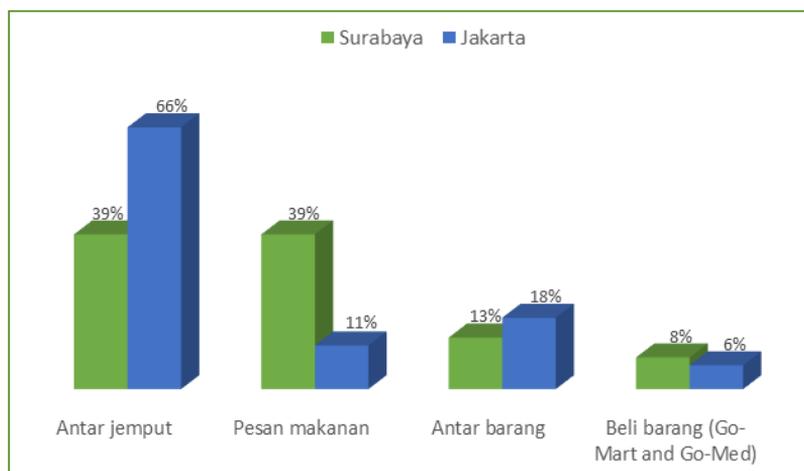
Sumber: olahan penelitian

Kecanggihannya lain yang membuat ojek *online* dipilih adalah ketersediaan layanan lain disamping layanan mengantar orang. Ojek *online*, terutama Go-Jek, mempunyai layanan pengantaran makanan (Go-Food), kurir (Go-Send), pengantaran belanja (Go-Mart), pengantaran barang berukuran besar (Go-Box), pembersihan rumah (Go-Clean), pijat (Go-Massage), kecantikan (Go-Glam), dan pendeteksi lokasi Busway (Go-Busway). Keragaman fitur ini bisa terbilang sulit disaingi oleh layanan ojek *online* lainnya. Misalnya, GrabBike, yang merupakan pesaing terdekat Go-Jek, baru bisa meluncurkan layanan kurir (GrabBikeExpress) dan layanan pesan antar makanan (GrabBikeFood). Sedangkan, untuk Uber, saat ini sudah menyediakan layanan uberEATS untuk

pesan antar makanan.

Dengan adanya berbagai layanan yang disediakan oleh perusahaan aplikasi tersebut, tentu mendorong kesempatan bagi pengemudi ojek *online* untuk memberikan pelayanan yang beragam. Grafik berikut adalah data frekuensi dari layanan yang diberikan oleh pengemudi ojek *online* di dua kota besar, Jakarta dan Surabaya. Grafik tersebut menggambarkan keragaman frekuensi layanan yang diberikan, yakni pengemudi ojek *online* di Jakarta paling banyak memberikan layanan antar jemput orang dengan presentase 66%, sedangkan di Surabaya paling besar berada pada angka 39% untuk antar jemput orang dan pesan antar makanan.

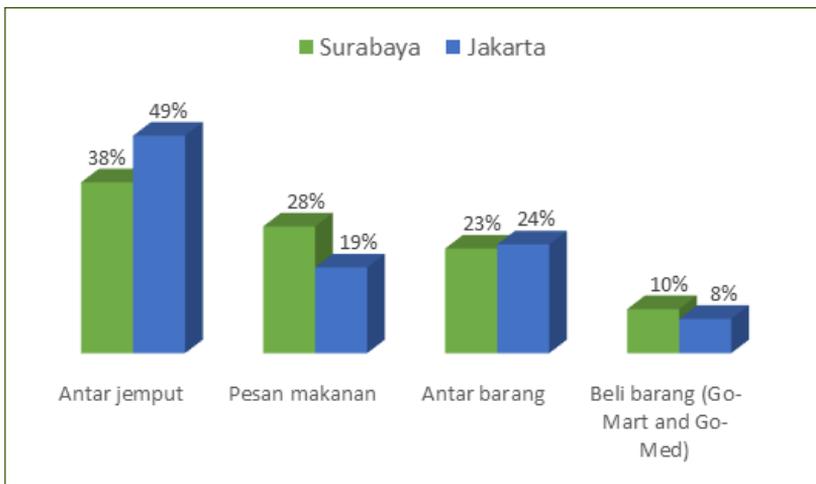
Grafik 20 Frekuensi Layanan yang Diberikan oleh Ojek Online
(Responden: Pengemudi Ojek Online)



Sumber: olahan penelitian

Sedangkan, frekuensi jenis layanan yang diakses oleh pengguna ojek *online* juga cukup beragam. Di Jakarta, sebesar 49% menggunakan ojek *online* untuk antar jemput orang, sebesar 24% untuk antar barang dan sebesar 19% untuk pesan

makanan. Untuk di Surabaya, sebesar 38% untuk antar jemput orang, sebesar 28% untuk pesan makanan dan sebesar 23% untuk antar barang. Berikut grafik dari penjabaran di atas:

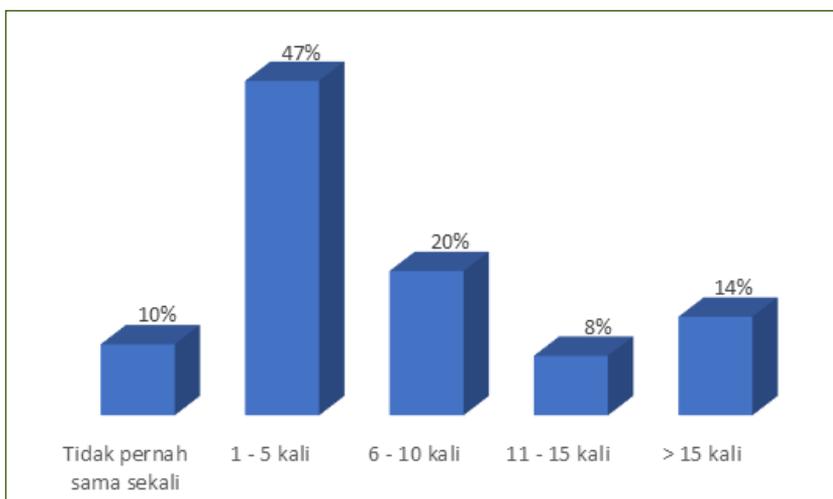
Grafik 21 Frekuensi Layanan yang Paling Sering Anda Gunakan dari Ojek *Online* (Pengguna Ojek)

Sumber: olahan penelitian

Dengan frekuensi yang dominan pada layanan-layanan tersebut mengindikasikan bahwa variasi layanan tersebut memang dibutuhkan oleh pengguna aplikasi. Bahkan, itu juga meningkatkan jumlah penggunaan aplikasi setiap harinya. Hal tersebut diangkat dalam hasil penelitian pada grafik di bawah yang

mengulik frekuensi penggunaan layanan transportasi dalam cakupan satu minggu. Responden pengguna ojek *online* paling banyak menggunakan layanan ojek antara 1 – 5 kali dalam seminggu, yakni sebesar 47% responden, sebesar 20% antara 6 – 10 kali dan sebesar 14% lebih dari 15 kali dalam seminggu.

Grafik 22 Frekuensi Penggunaan Layanan Transportasi Berikut dalam Satu Bulan Terakhir (Dalam Seminggu oleh Pengguna Ojek)

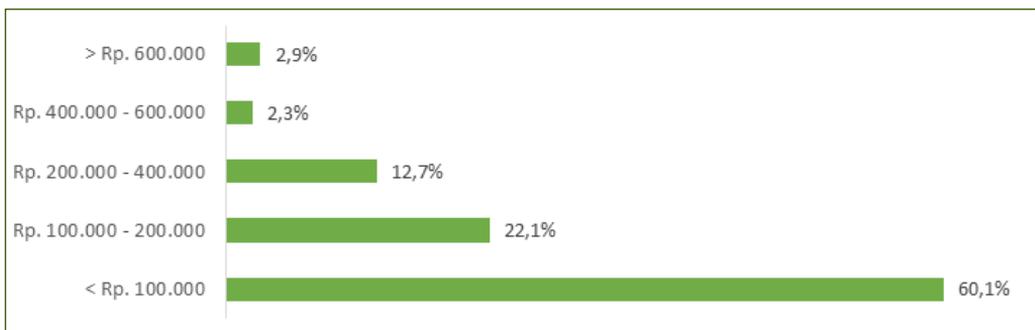


Sumber: olahan penelitian

Pilihan harga dan keamanan yang lebih baik dan didukung teknologi menjadikan ojek *online* lebih dipilih ketimbang ojek konvensional. Selain itu, tarif yang dikenakan pada ojek *online* dapat langsung terlihat oleh pengguna sehingga transparansi tarif sangat terjamin. Bahkan, di awal kehadirannya, para penyedia layanan ojek *online* memberikan tarif promo yang menggiurkan. Go-Jek misalnya, memberi tarif promo Rp. 15.000 ke manapun tujuan pelanggan dengan

jarak maksimal 25 km. GrabBike Bike memberi tarif yang serupa, tetapi lebih murah, yakni Rp 12.000 dengan batas maksimal jarak tempuh juga 25 km. Dengan tarif yang sangat transparan dan iming-iming promo tersebut, menjadikan ojek *online* menjadi bagian dari pengeluaran transportasi yang cukup perlu diperhitungkan. Pada grafik di bawah ini ditunjukkan biaya yang dikeluarkan masyarakat untuk transportasi menggunakan ojek dalam satu bulan.

Grafik 23 Pengeluaran Rata-Rata per Bulan untuk Ojek (Tradisional dan *Online*) oleh Pengguna Ojek



Grafik tersebut menggambarkan bahwa sebesar 60,1% responden mengeluarkan biaya rata-rata kurang dari Rp. 100.000 per bulan. Hal tersebut disebabkan durasi menggunakan ojek antara 1-5 kali dalam seminggu dengan jarak dekat. Namun, terdapat sebesar 2,9% responden yang mengeluarkan biaya rata-rata > Rp. 600.000 per bulan untuk ojek dengan catatan penggunaan layanan ojek yang cukup sering setiap bulannya maupun dengan jarak yang cukup jauh (untuk antar jemput) ataupun harga yang cukup mahal (untuk pesan makan atau antar barang). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa ojek *online* digunakan sebagai pilihan transportasi sehari-hari dengan durasi yang lebih sering dan

variasi layanan yang cukup beragam.

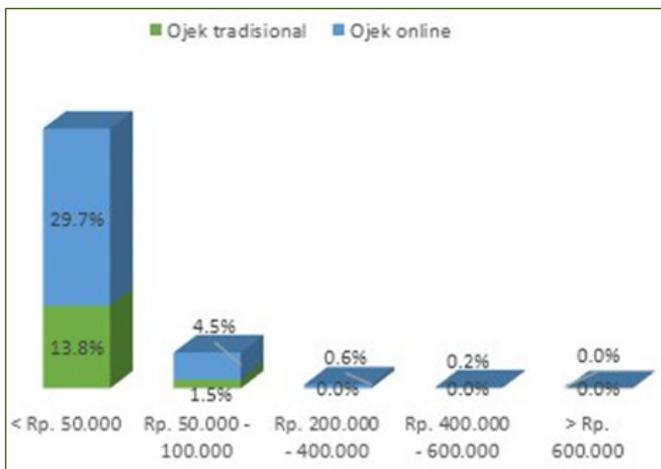
Hal lain yang memengaruhi besarnya jumlah biaya yang dikeluarkan untuk ojek *online* adalah uang tip. Selain membayar biaya layanan ojek yang utama, biasanya pengguna ojek *online* juga kerap memberikan uang tip kepada pengemudi. Hal tersebut ditunjukkan pada grafik di bawah ini yang secara umum menggambarkan bahwa sebesar 32,8% pengguna ojek memberikan uang tip kepada pengemudi ojek *online* dan sebesar 17% pengguna ojek memberikan uang tip kepada pengemudi ojek pangkalan. Grafik tersebut dapat dilihat di bawah ini:

Grafik 24 Pemberian Uang Tip kepada Pengemudi Ojek dari Pengguna Ojek



Sumber: olahan penelitian

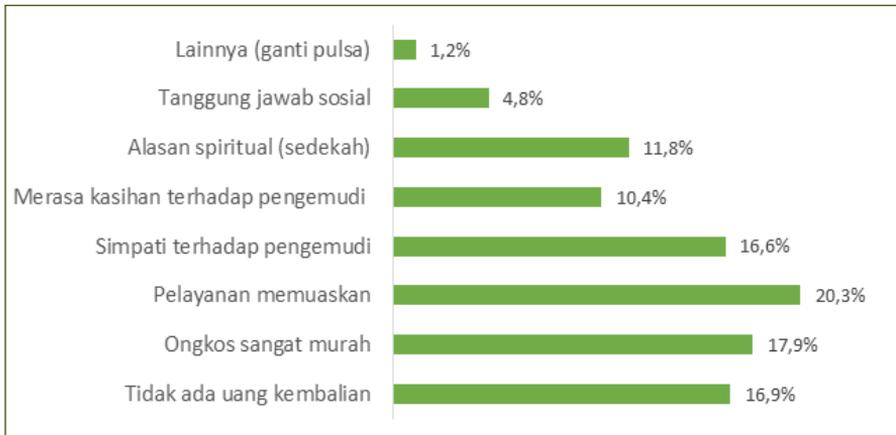
Grafik 25 Kisaran Besaran Uang Tip yang Diberikan kepada Pengemudi Ojek (Per Bulan)



Dari grafik tersebut, diketahui bahwa kisaran besaran uang tip yang diberikan kepada ojek *online* cukup beragam. Angka yang paling banyak sebesar 29,7%, yakni kurang dari angka Rp. 50.000. Namun, ternyata ada juga sebesar 0,2% responden yang memberikan uang tip sebesar Rp. 400.000 – 600.000. Informasi tersebut tentu sangat menarik untuk digali alasan yang melatarbelakangi alasan pengguna memberikan uang tip kepada ojek *online*. Grafik di bawah

ini cukup menceritakan alasan-alasan tersebut, seperti sebesar 20,3% responden memberikan uang tip karena pelayanan memuaskan (kemudahan mendapatkan pengemudi ojek saat pemesanan, keramahan dan kesopanan dari pengemudi, ketersediaan helm dan masker, dan lain- lain). Lain lagi, sebesar 17,9% responden merasa ongkos sangat murah. Sedangkan, sebesar 16,9% responden lainnya memberikan uang tip karena tidak ada uang kembalian.

Grafik 26 Alasan Anda Memberikan Uang Tip kepada Pengemudi Ojek *Online*

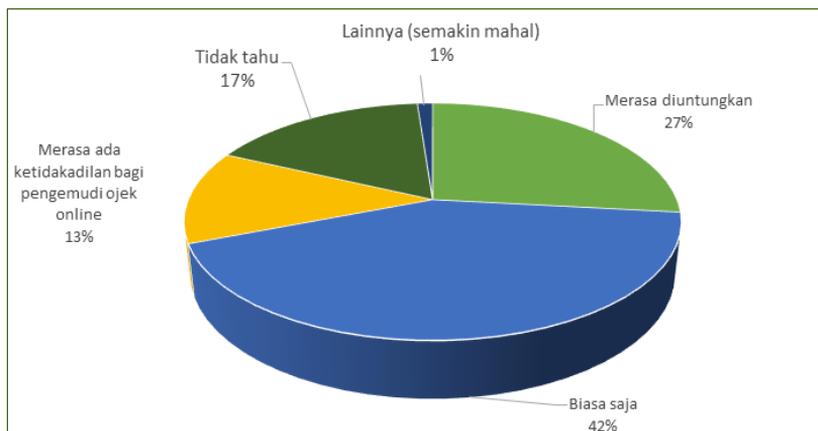


Sumber: olahan penelitian

Terkait dengan penetapan harga yang telah ditentukan, terdapat perbedaan persepsi pada pengguna ojek *online*. Hal tersebut dipengaruhi oleh persaingan harga yang ditawarkan oleh beberapa

perusahaan penyedia aplikasi ojek *online*. Pernyataan tersebut ditunjukkan melalui grafik berikut terkait dengan penilaian mengenai tarif ojek *online*.

Grafik 27 Skema Harga yang Ditetapkan oleh *Provider Online* (Menurut Konsumen)



Sumber: olahan penelitian

Dari keseluruhan responden pengguna ojek *online*, sebesar 42% responden merasa biasa saja dengan penetapan harga yang ditetapkan perusahaan, sebesar 27% responden merasa diuntungkan, sebesar 17% responden menjawab tidak tahu, sebesar 13%

responden merasa tidak adil bagi pengemudi ojek, dan sebesar 1% lainnya merasa semakin mahal. Data tersebut memperkuat pernyataan bahwa memang skema harga yang ada adalah salah satu pertimbangan keberpihakan konsumen ojek *online* saat ini.

4.4 Payung Hukum Kebijakan Ojek Online

Saat ini fenomena transportasi berbasis aplikasi *online* menjadi salah satu pilihan alternatif yang sangat diminati oleh masyarakat. Bukan hanya memiliki tarif yang murah dan mudah diakses dari mana saja, tetapi keragaman layanan dari aplikasi tersebut juga sangat mendukung perkembangannya. Kehadiran transportasi *online* berbasis aplikasi telah menyatukan sektor transportasi, komunikasi, sistem pembayaran, dan masyarakat (pengemudi dan pengguna) dalam satu *platform* yang terintegrasi. Namun, pernyataan tersebut menguatkan persepsi yang menyatakan bahwa kemajuan teknologi menghancurkan batas-batas sektoral tetapi menimbulkan kebingungan dalam mendefinisikan model bisnis baru tersebut. Hal ini terbukti saat Uber, GrabBike, dan Go-Jek mengklaim bahwa dirinya bukan sebagai perusahaan transportasi, melainkan perusahaan penyedia *platform* teknologi.

Tidak hanya di Indonesia, kehadiran perusahaan transportasi *online* menciptakan *regulatory gap* yang cukup besar di banyak negara. Oleh sebab itu, perlu segera dirumuskan tata aturan baru dengan menjaga keseimbangan di antara dua hal. Pertama, tata aturan perlu memberikan kepastian dan kenyamanan bagi *technopreneur* baru di era ekonomi digital. Kedua, tata aturan juga menjamin hadirnya *fairness* bagi setiap pelaku usaha di jasa transportasi. Dalam hukum persaingan usaha, pemerintah perlu menjamin adanya perlakuan yang sama dan adil di antara pelaku usaha dalam setiap struktur industri (Moneter, 2016).

Pemerintah telah merespon perseteruan antara angkutan konvensional dan pengendara berbasis aplikasi yang meledak diberbagai kota. Para pengusaha taksi konvensional memprotes keberadaan taksi dan ojek *online* karena menggerus keuntungan mereka. Sedangkan, transportasi berbasis aplikasi semakin digemari masyarakat dengan alasan murah, mudah dan nyaman. Namun, keberadaan angkutan berbasis aplikasi *online* ini perlu diatur dan diberikan payung hukum sebab saat ini belum memiliki landasan hukum yang jelas.

Merespon hal tersebut, pemerintah telah membuat kebijakan untuk pengelolaan transportasi berbasis aplikasi yang ditujukan untuk kendaraan roda empat. Berikut ini uraian dari isi kebijakan tersebut (Tempo, 2017) yakni klasifikasi angkutan akan menggunakan nomor kendaraan bermotor khusus dan pelat kendaraan akan dibedakan dengan kendaraan pribadi, kapasitas mesin minimal 1.000 cc, tarif atas dan tarif bawah ditentukan oleh pemerintah daerah, pembatasan armada dilakukan dengan menghitung suplai angkutan umum dan konsumen, dokumen kendaraan (STNK) harus ada perjanjian antara perusahaan (badan hukum) dan pengemudi, dilakukan pengujian berkala (KIR dan sertifikat registrasi uji tipe), penyelenggara taksi aplikasi memiliki garasi, penyedia aplikasi bekerjasama dengan pihak lain (bengkel) untuk perawatan kendaraan, pajak sesuai dengan angkutan umum yang ditetapkan direktorat pajak, akses *digital dashboard* kepada Direktorat Jendral Perhubungan Darat dan pemberi izin penyelenggara angkutan umum aplikasi untuk pengawasan, dan sanksi atas pelanggaran berupa pembekuan aplikasi.

Untuk ketentuan hal-hal yang diatur di atas, telah tertuang dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2016 dan mulai diberlakukan pada 1 April 2017. Namun, permasalahannya adalah kebijakan tersebut baru diperuntukkan untuk kendaraan bermobil saja. Sedangkan, untuk kendaraan bermotor khususnya ojek *online*, belum ada regulasi yang jelas untuk mengatur mereka. Padahal, keberadaan ojek *online* sendiri sudah ada selama 7 tahun silam ketika Go-Jek pertama kali beroperasi di Indonesia tahun 2010. Tanpa payung hukum yang jelas, masa depan ojek *online* akan selalu berada di areal abu-abu. Itulah sebabnya, berbagai pihak termasuk pengguna ojek *online* mengharapkan pemerintah membuat peraturan tentang ojek.

Terdapat pertimbangan yang alih-alih menjadi dasar mengapa regulasi tersebut belum terbentuk. Salah satunya adalah fakta bahwa sepeda motor bukan diperuntukkan untuk angkutan umum orang dan barang. Hal tersebut didasarkan pada UU Lalu- lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 yang membatasi angkutan umum untuk kendaraan roda empat ke atas. Pada Pasal 137 Ayat 1 dan 2, secara tegas menyebutkan kendaraan roda dua atau sepeda motor hanya untuk angkutan orang dan barang, bukan untuk angkutan umum seperti saat ini terjadi. UU tersebut diperkuat oleh beberapa kebijakan lainnya, seperti Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang penyelenggaraan angkutan barang yang menjelaskan bahwa angkutan umum wajib melakukan

pengujian kendaraan bermotor atau uji KIR terkait keselamatan untuk mengangkut orang. Sementara itu, untuk sepeda motor yang digunakan untuk ojek *online* saat ini tidak melalui uji tersebut.

Terkait dengan ketiadaan payung hukum ini, keberadaan ojek dianggap sebagai bentuk pembiaran pemerintah terhadap hukum yang berlaku di Indonesia. Hal tersebut semakin mendorong menjamurnya sepeda motor yang berubah fungsi menjadi angkutan umum atau yang dikenal dengan ojek *online*. Padahal, ojek *online* ini pun telah menimbulkan kompleksitas isu transportasi yang ada, seperti angka kecelakaan, keamanan, perlindungan kerja, dan lain- lain. Untuk itu, urgensi adanya regulasi tersebut perlu dijadikan prioritas.

Selain itu, jika dilihat dari sisi ketenagakerjaan, sampai saat ini juga belum ada kebijakan yang mengatur mengenai pekerja informal bidang transportasi, khususnya pengemudi ojek *online*. Padahal, dengan jumlah pengemudi ojek yang semakin bertambah, maka perlindungan atas ketenagakerjaan pengemudi ojek juga perlu diperhatikan. Jika tidak ada kebijakan yang mengatur, maka pengemudi ojek akan berpotensi mengalami kerentanan. Untuk pembahasan status ketenagakerjaan, selanjutnya akan dibahas pada bagian ketenagakerjaan di bab berikutnya.

Bagian 5

KETENAGAKERJAAN INFORMAL DI SEKTOR TRANSPORTASI



5.1 Perkembangan Ketenagakerjaan di Sektor Transportasi

Sektor transportasi merupakan salah satu prioritas pembangunan bagi pemerintahan Indonesia. Hal tersebut merupakan salah satu unsur penting dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Namun, saat ini ternyata masih ditemui berbagai permasalahan, seperti situasi jalan yang kerap mengalami kemacetan serta sarana dan prasarana yang tersedia dirasa masih belum memadai.

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, sektor transportasi menyumbang 5,18 persen terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada 2016. Selain itu, pertumbuhan rata-rata sektor transportasi pertahun di atas 7% atau lebih besar dari pertumbuhan PDB secara keseluruhan (Samrut Lelloslsima, 2017). Jika dikaitkan dengan ketenagakerjaan, diketahui jumlah pengangguran mengalami penurunan yang signifikan. Jumlah pengangguran mengalami penurunan dari 7,6 juta orang yang menganggur di 2015 menjadi 7,0 juta orang penganggur di 2016. Pernyataan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 7 Jumlah Tenaga Kerja Indonesia dari tahun 2010 - 2016 (Dalam Juta)

Dalam juta	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tenaga Kerja	119,4	120,3	120,2	121,9	122,4	127,88
Bekerja	111,3	113,0	112,8	114,6	114,8	120,8
Menganggur	8,1	7,3	7,4	7,2	7,6	7,0

Sumber: BPS, 2017

Berdasarkan data di atas, terlihat bahwa jumlah pengangguran mengalami penurunan. Hal ini disebabkan hampir semua sektor mengalami kenaikan penyerapan tenaga kerja. salah satunya disebabkan banyaknya lowongan kerja di sektor transportasi, khususnya transportasi *online* (Go-Jek, GrabBike dan Uber). Kenaikan jumlah tenaga kerja terjadi di sektor jasa kemasyarakatan sebanyak 1,52 juta orang (8,47%), sektor perdagangan sebanyak 1,01 juta orang (3,93%), serta sektor transportasi, pergudangan, dan komunikasi sebanyak 500 ribu orang (9,78%) (Kompas, 2016). Pada tabel di atas, pada tahun 2016, keadaan ketenagakerjaan mengalami

peningkatan yang cukup baik. Hal itu terlihat dari data jumlah angkatan kerja yang mencapai 127,88 juta orang naik sebanyak 5,48 juta orang dibanding 2015 yang hanya mencapai 122,4 juta orang. Adapun posisi jumlah penduduk bekerja naik sebesar 6 juta orang; dari 114,8 juta orang di 2015 menjadi 120,8 juta orang di 2016.

Tingkat pengangguran terbuka di DKI Jakarta terjadi penurunan sebesar 1,11% dan di Jawa Timur terjadi penurunan sebesar 0,26% dari tahun 2015 ke 2016. Pernyataan tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 8 Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Menurut Provinsi 2011 – 2016 (Dalam %)

Provinsi	2011	2012	2013	2014	2015	2016
DKI Jakarta	11,69	9,67	8,63	8,47	7,23	6,12
Jawa Timur	5,38	4,11	4,30	4,19	4,47	4,21

Sumber: BPS, 2017

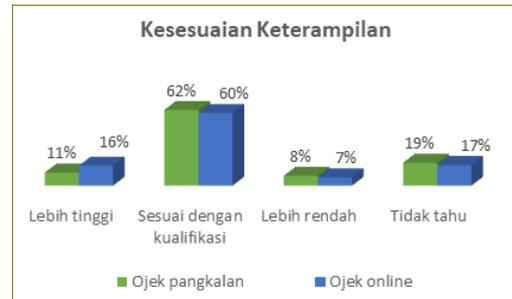
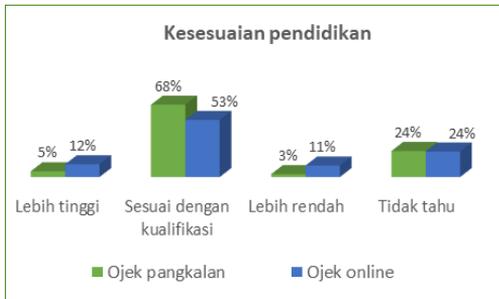
Selain itu, pengangguran terbuka juga menjadi persoalan bagi kalangan muda. Angka pengangguran terbuka di kalangan penduduk usia 15 hingga 24 tahun diperkirakan sebesar 22,2% pada Agustus 2014 dan 18,3% pada Februari 2015 (ILO, 2015). Pertumbuhan makro ekonomi yang cukup kuat selama lebih dari satu dekade, secara perlahan telah mampu menurunkan angka pengangguran di Indonesia. Dengan jumlah total penduduk sekitar 255 juta orang, Indonesia adalah negara berpenduduk terpadat keempat di dunia (setelah Cina, India dan Amerika Serikat). Selanjutnya, populasi penduduk muda juga cukup besar karena sekitar setengah dari total penduduk Indonesia berumur di bawah 30 tahun. Jika kedua faktor tersebut digabungkan, Indonesia diindikasikan sebagai negara yang memiliki kekuatan tenaga kerja yang besar dan akan berkembang menjadi lebih besar lagi ke depan. Pentingnya penciptaan lapangan kerja yang lebih luas lagi sangatlah diperlukan agar dapat menyerap para pencari kerja yang setiap tahunnya terus bertambah.

Ironinya, di sisi lain mahasiswa yang baru lulus dari universitas dan siswa sekolah kejuruan dan menengah mengalami kesulitan menemukan pekerjaan di pasar kerja nasional untuk sektor formal.

Hampir setengah dari jumlah total tenaga kerja di Indonesia hanya memiliki ijazah sekolah dasar saja. Semakin tinggi pendidikannya, semakin rendah partisipasinya dalam kekuatan tenaga kerja Indonesia. Meskipun demikian, dalam beberapa tahun terakhir terlihat adanya perubahan tren, yakni pemegang ijazah pendidikan tinggi semakin besar dan pemegang ijazah pendidikan dasar semakin berkurang. Seperti data temuan dari penelitian ini (bagian 3), diketahui bahwa pendidikan terbanyak pengemudi ojek *online*, yakni lulusan SMA sebesar 67%, Sarjana sebesar 14,8%, Diploma sebesar 8%, SMP sebesar 1,7%, dan SD sebesar 1,7%. Semakin tinggi tingkat pendidikan pengemudi ojek *online* juga menunjukkan kesenjangan yang besar antara kualifikasi pendidikan dengan ketersediaan lapangan pekerjaan (*over qualified*).

Penelitian ini juga melihat penilaian pengemudi terhadap kesesuaian keterampilan dan pendidikan yang mereka miliki terhadap pekerjaan yang saat ini mereka lakukan. Data tersebut dapat dilihat berikut ini:

Grafik 28 Kesesuaian Keterampilan dan Pendidikan dalam Bekerja sebagai Pengemudi Ojek



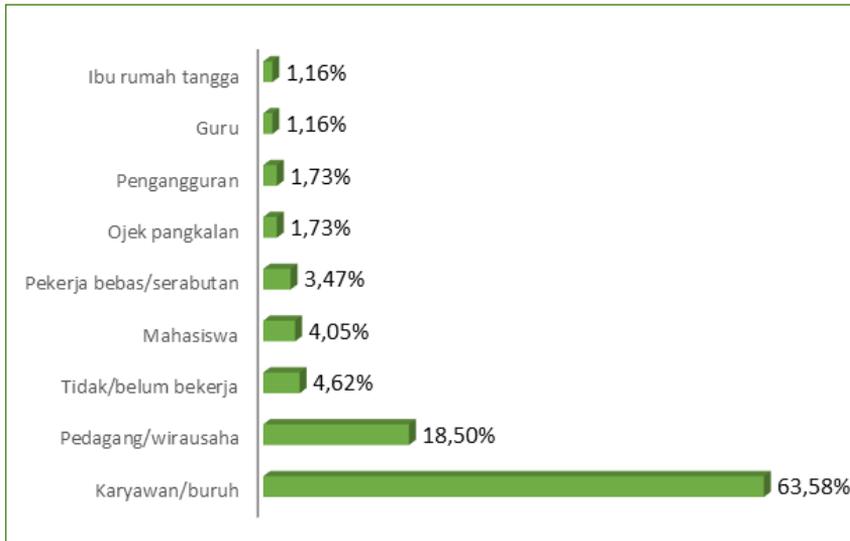
Sumber: olahan penelitian

Berdasarkan grafik di atas, sebesar 68% pengemudi ojek pangkalan dan 53% pengemudi ojek *online* merasa pendidikan mereka sesuai dengan kualifikasi pekerjaan mereka saat ini sebagai pengemudi ojek. Sebesar 62% pengemudi ojek pangkalan dan 60% pengemudi ojek *online* merasa keterampilan mereka sesuai sebagai pengemudi ojek. Namun, tidak sedikit juga pengemudi ojek *online*, yakni sebesar 12% merasa kesesuaian antara pendidikan mereka dengan pekerjaan saat ini lebih tinggi. Sedangkan, jika dilihat berdasarkan keterampilan, sebesar 16% pengemudi ojek *online* merasa keterampilan yang mereka miliki lebih tinggi.

Ketidakcocokan keterampilan (*skill mismatch*) juga menjadi masalah di Indonesia. Terlepas dari tingginya angka pengangguran di kalangan lulusan pendidikan tinggi, banyak perusahaan yang menyatakan bahwa mereka kesulitan menemukan pekerja terampil. Untuk mengurangi kesenjangan antara keterampilan tenaga kerja dengan kebutuhan perusahaan maka dibutuhkan peningkatan keterampilan angkatan kerja, terutama dengan meningkatkan

mutu sekolah dan akses ke pendidikan tinggi.

Dilihat dari tren peralihan pekerja, terjadi pergeseran dari pekerja formal menjadi pekerja informal. Seperti pada kasus ojek *online* ini, berdasarkan hasil temuan lapangan dari 176 orang ojek *online* yang menjadi responden, sebanyak 173 orang yang menjawab bahwa ojek *online* merupakan pekerjaan baru bagi mereka.

Grafik 29 Pekerjaan Sebelumnya (Pengemudi Ojek *Online*)

Sumber: olahan penelitian

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa sebesar 63,58% responden sebelumnya bekerja sebagai karyawan/buruh dan sebesar 18,50% bekerja sebagai

pedagang. Jadi, dapat dikatakan bahwa sebesar 82,09% beralih dari pekerjaan formal menjadi informal. Alasan mereka bekerja sebagai ojek *online*, yakni:

Grafik 30 Alasan Menjadi Ojek *Online* (Pengemudi Ojek *Online*)

Sumber: olahan penelitian

Dari responden ojek *online*, sebesar 24,2% menyatakan alasan mereka menjadi ojek adalah karena waktu yang fleksibel, 19,2%

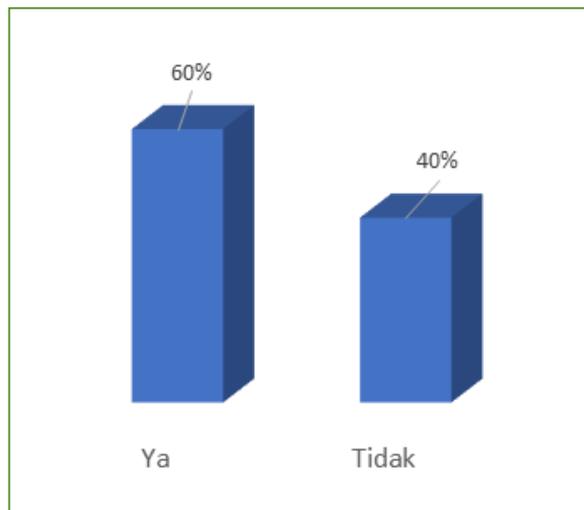
karena mencari tambahan pendapatan, 10,9% karena bonus yang diberikan tinggi, dan 10% dapat mengerjakan

pekerjaan lain. Namun, tidak sedikit juga yang menjadi ojek *online* karena PHK dan menganggur, yakni sebesar 2,6%.

Saat ini tren pola kerja yang fleksibel serta memiliki banyak kesempatan untuk menemukan pekerjaan *freelance* semakin meningkat. Pertumbuhan pesat tenaga kerja independen ini telah

mendorong adanya pertumbuhan *on-demand economy*, termasuk ojek *online*. Meskipun tidak seluruh responden ojek *online* menjadikan ini sebagai pekerjaan utama. Terdapat sebanyak 40% menyatakan bahwa ini merupakan pekerjaan sampingan.

Grafik 31 Ojek *Online* Merupakan Pekerjaan Utama (Pengemudi Ojek *Online*)

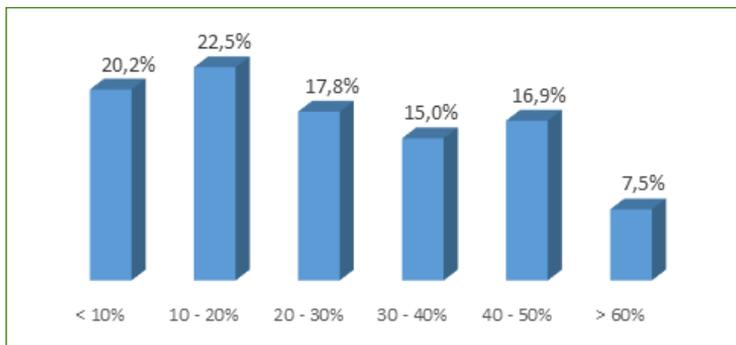


Sumber: olahan penelitian

Hal yang cukup menarik, berdasarkan hasil survei, diketahui sebanyak 7 orang responden yang menjadikan ojek sebagai pekerjaan utama merupakan lulusan sarjana dan sebanyak 8 orang lulusan diploma. Hal ini sejalan dengan perkembangan sektor kebutuhan tenaga kerja dan ketidakcocokan keterampilan (*skill mismatch*) yang telah dibahas di atas. Di masa mendatang, diperkirakan tenaga kerja yang dibutuhkan untuk sektor jasa, yakni *high skill* dan *low skill*. Sedangkan, untuk *medium skill* akan tergantikan dengan teknologi. Jadi, meskipun banyak tenaga kerja yang

merupakan lulusan sarjana dan diploma, jika mereka tidak memiliki skill yang tinggi, maka hanya berkesempatan untuk mengisi pada kesempatan kerja yang skill rendah.

Grafik 32 Prosentase Pendapatan dari Ojek *Online* Menyumbang ke Pendapatan Utama (Pengemudi Ojek *Online*)



Sumber: olahan penelitian

Ketika ditanya pada pengemudi yang bekerja paruh waktu menjadi ojek, sebesar 22,5% responden menyatakan besaran presentase pendapatan paling banyak menyumbang antara 10-20% ke pendapatan utama. Namun, terdapat sebesar 7,5% responden yang menyatakan bahwa pendapatan dari ojek menyumbang sebesar >60% ke pendapatan utama mereka.

5.2 Sistem Kerja Pengemudi Ojek

Sistem kerja berkaitan dengan hubungan kerja, jam kerja dan pendapatan/upah. Hubungan kerja yang dijalankan oleh perusahaan ojek berbentuk kemitraan. Jika dilihat dari pengertiannya, kemitraan merupakan suatu bentuk kerja sama kala pemberi waralaba memberi izin kepada penerima waralaba untuk menggunakan hak intelektualnya, seperti nama, merk dagang produk dan jasa, dan sistem operasi usahanya sesuai dengan peraturan perusahaan tanpa penerima waralaba membayar suatu jumlah sebagai *Franchise fee*,

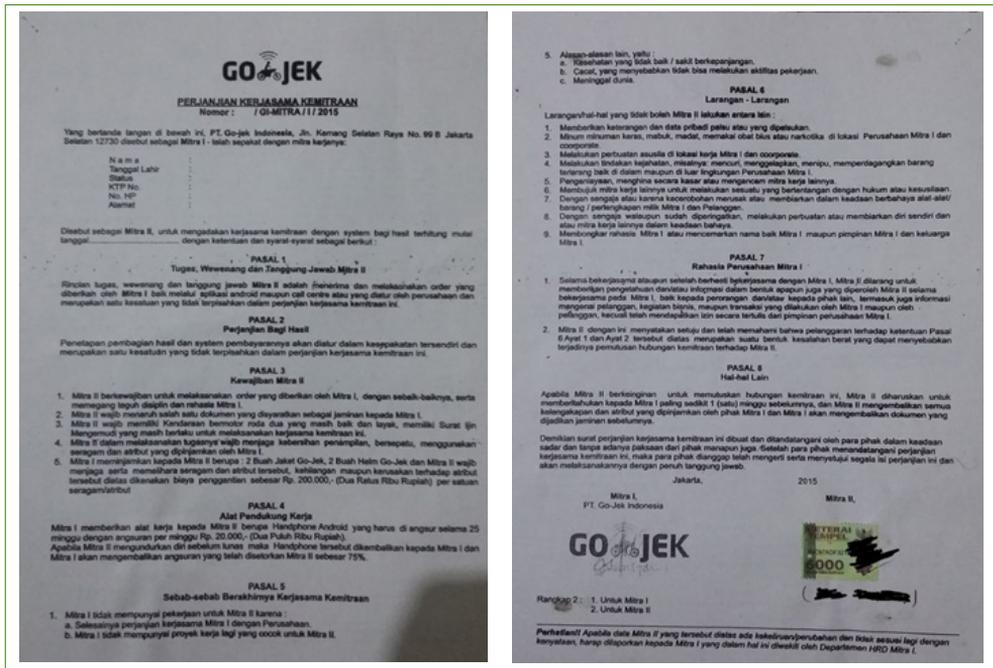
Royalty fee ataupun *Distribution fee* (dibebaskan sama sekali) dengan prinsip saling menguntungkan untuk kedua belah pihak mitra. Artinya, hubungan ini bersifat saling menguntungkan dan posisi para pihak setara. Berbeda dengan hubungan kerja umumnya yang digambarkan dengan adanya atasan dan bawahan.

Ternyata di awal isi perjanjian, Go-Jek meminjamkan atribut (helm, jaket) dan jika *driver* Go-Jek keluar dari kemitraan maka atribut tersebut harus dikembalikan kepada perusahaan. Jika ternyata hilang ataupun rusak, *driver* harus membayar Rp 200.000 untuk setiap barang yang hilang. Dalam perjanjian kemitraan, tidak ada klausul yang menyebutkan bahwa pengemudi harus membayar atribut yang diberikan oleh perusahaan. Pembayaran hanya diwajibkan untuk *handphone* sebesar Rp 20.000 perminggu selama 25 minggu. Jika pengemudi keluar sebelum melunasi HP, maka HP wajib dikembalikan kepada Mitra 1 (Go-Jek) dan uang cicilan dikembalikan 75% (pasal 4: alat pendukung kerja). Namun,

ternyata setelah aplikasinya aktif, *driver* harus membayar sebesar (Rp 190.000 x 2) + (Rp 190.000 x 2) = Rp 760.000, - dan walaupun membayar, ternyata barang tersebut tidaklah menjadi milik pengemudi. Pengemudi juga harus mengembalikan barang tersebut jika keluar dari Go-Jek. Kebijakan ini tentu tidak memposisikan pengemudi ojek sejajar dengan perusahaan. Kebijakan yang dibuat oleh perusahaan juga dibuat sepihak dan tidak transparan

oleh perusahaan tanpa ada kesempatan untuk posisi tawar pengemudi ojek sebagaimana pengertian kemitraan, yakni bersifat saling menguntungkan dan posisi setara antara para pihak. Untuk bagi hasil, Go-Jek pun menerapkan pembagian 80% untuk pengemudi dan 20% untuk Gojek. Sedangkan, GrabBike menerapkan 90% untuk pengemudi dan 10% untuk GrabBike. Berikut adalah perjanjian kemitraan Go-Jek:

Gambar 3 Perjanjian Kemitraan Go-Jek dengan Pengemudi



Sumber: dokumentasi penelitian

Praktik ketenagakerjaan di sektor transportasi sangat rumit. Hal tersebut karena persoalan dasar tak kunjung diselesaikan, yang salah satunya mengenai hubungan kerja, seperti yang telah dipaparkan di atas. Sesuai UU Ketenagakerjaan, hubungan kerja pekerja transportasi seharusnya didasari pekerjaan, upah dan perintah. Hubungan

kerja dengan perusahaan tidak mengacu perjanjian kerja sebagaimana diatur UU Ketenagakerjaan. Perjanjian kerja yang dijalin antara perusahaan dengan pengemudi ojek bukan ketenagakerjaan tetapi perjanjian kemitraan. Padahal, keduanya punya karakter yang berbeda. Ketentuan tentang kemitraan diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 44 Tahun

1997 tentang Kemitraan. Peraturan itu menjelaskan kemitraan adalah kerjasama usaha antara usaha kecil dengan usaha menengah dan atau usaha besar dengan memperhatikan prinsip saling memperkuat dan menguntungkan. Sedangkan jika dilihat berdasarkan UU Ketenagakerjaan No. 13 tahun 2003, pelanggaran ketenagakerjaan yang paling sering terjadi antara lain adalah i) pelanggaran dalam memberikan laporan tentang tenaga kerja, ii) kepatuhan terhadap upah minimum, iii) pelanggaran dalam hal pendaftaran, dan iv) pelanggaran terhadap kesepakatan perundingan bersama.

Perjanjian kemitraan yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi membuat pengemudi dan keluarga harus mengatasi sendiri risiko-risiko yang berhubungan dengan pekerjaan. Klasifikasi ini membebaskan perusahaan dari kewajiban untuk memenuhi upah

minimum, uang lembur, jaminan sosial (kesehatan, pensiun, dan ketenagakerjaan) dan tunjangan hari raya keagamaan (THR).

Tingkat fleksibilitas yang tinggi juga berpengaruh terhadap jam kerja pengemudi ojek. Penting bagi kita untuk memahami dan memantau tren jam kerja karena jam kerja yang berlebihan dapat mengganggu kondisi kerja dan kesehatan si pekerja itu sendiri. Jam kerja yang lama dan berlebihan sering kali dianggap sebagai hal yang biasa di Indonesia. Menurut Undang-Undang (UU) Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003, lebih dari 40 jam per minggu dianggap sebagai jam kerja yang lama, sedangkan konvensi-konvensi ILO tentang jam kerja (No. 1, Tahun 1919 dan No. 30, Tahun 1930) menyatakan bahwa lebih dari 48 jam per minggu dianggap sebagai jam kerja yang berlebihan.

Tabel 9 Presentase Pekerja yang Bekerja Lebih dari 48 Jam dalam Seminggu (Employment In Excessive Working Time – EEWT)

Jenis Kelamin/ Daerah	2011	2012	2013	2014
Laki-laki	30,00	29,59	24,46	28,57
Perempuan	21,78	21,29	18,67	21,68
Perkotaan	33,10	32,39	27,98	31,10
Pedesaan	21,26	21,00	16,98	21,13
Total	26,98	26,46	22,28	25,97

Sumber: BPS, 2015

Catatan: EEWT adalah Jumlah Pekerja yang bekerja lebih dari 48 jam per minggu/ Jumlah seluruh Pekerja X 100%

Jika dilihat berdasarkan provinsi (tabel 9), sebesar 88,40% tenaga kerja di DKI Jakarta dan 66,52% di Jawa Timur

memiliki jam kerja lebih dari 35 jam kerja setiap minggunya. Bahkan, di Jawa Timur sendiri terdapat sebesar 3,19% tenaga

kerja yang menghabiskan lebih dari 75 jam setiap minggunya. Hal itu berarti mereka menghabiskan rata-rata lebih dari 10 jam setiap harinya untuk bekerja.

ILO telah mengidentifikasi lima prinsip utama untuk mengoptimalkan pengaturan jam kerja. Prinsip-prinsip tersebut, ialah 1) mempromosikan jam kerja yang sehat sehingga

pekerja memiliki waktu istirahat yang cukup, 2) memastikan jam kerja yang ramah keluarga, 3) mempromosikan kesetaraan gender melalui jam kerja, 4) mengoptimalkan produktivitas melalui jam kerja, serta 5) melibatkan pekerja dalam pengaturan jam kerja (Golden, 2012).

Tabel 10 Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas yang Bekerja Menurut Jam Kerja pada Pekerjaan Utama (Per Minggu)

Jumlah jam kerja pada pekerjaan utama (jam)	Jumlah	
	DKI Jakarta	Jawa Timur
0 ¹	40.862	239.411
1 – 14	119.469	1.304.767
15 – 24	166.437	2.365.853
25 – 34	220.945	2.573.773
35- 44	1.114.605	4.325.306
45 – 54	3.061.711	8.558.667
55 – 59		
60 – 74		
75+		
Jumlah	4.724.029	19.367.777

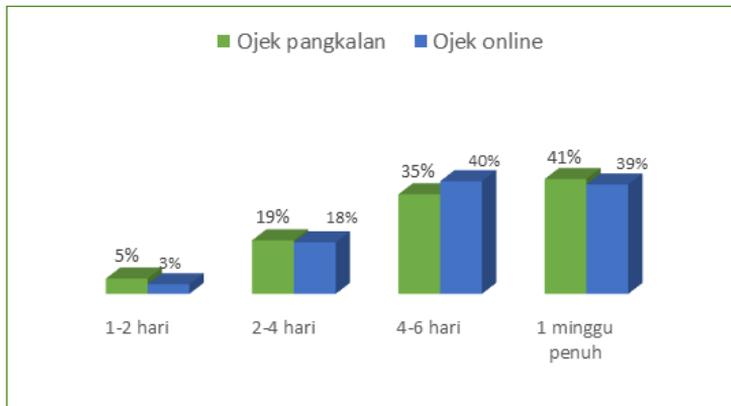
Keterangan: ¹ sementara tidak bekerja

Sumber: BPS DKI Jakarta, 2017 dan BPS Provinsi Jawa Timur, 2017

Jam kerja berlebihan berhubungan dengan situasi ketika jam kerja yang lama dapat menimbulkan cedera kerja dan absensi (tidak hadir untuk bekerja). Berdasarkan temuan lapangan, diketahui

bahwa sebesar 41% ojek pangkalan dan 39% ojek *online* bekerja selama satu minggu penuh tanpa hari libur, baik di DKI Jakarta dan Surabaya. Dapat dilihat pada grafik di bawah ini:

Grifik 33 Jumlah Hari yang Digunakan untuk Ngojek (Pengemudi Ojek)

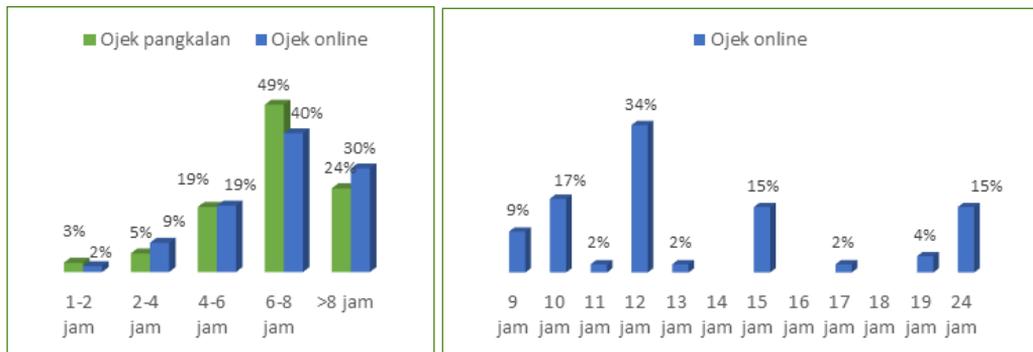


Sumber: olahan penelitian

Selain bekerja selama satu minggu penuh, diketahui sebesar 49% pengemudi ojek pangkalan paling banyak bekerja selama 6-8 jam dalam sehari. Sedangkan,

sebesar 30% ojek *online* paling banyak menghabiskan waktu untuk bekerja lebih dari 8 jam sehari.

Grifik 34 Lama Waktu Bekerja dalam Sehari (Kiri) dan Jumlah Jam Kerja Lebih dari 8 Jam dalam Sehari



Sumber: olahan penelitian

Dari grafik di atas, terlihat bahwa dari 30% (53 orang) ojek *online* yang bekerja lebih dari 8 jam sehari, sebanyak 45 orang yang bekerja antara 9 – 19 jam. Dan terdapat 8 orang responden yang bekerja selama 24 jam per hari atau sebanyak 168 jam per minggu. Ini melebihi batas maksimal jumlah jam kerja sesuai dengan UU No. 13 Tahun 2003, yakni 48 jam per minggu.

Hal ini juga diperkuat dengan pernyataan salah seorang ojek *online* lainnya yang mengaku bekerja lebih dari 8 jam sehari. Berikut pernyataan informan tersebut:

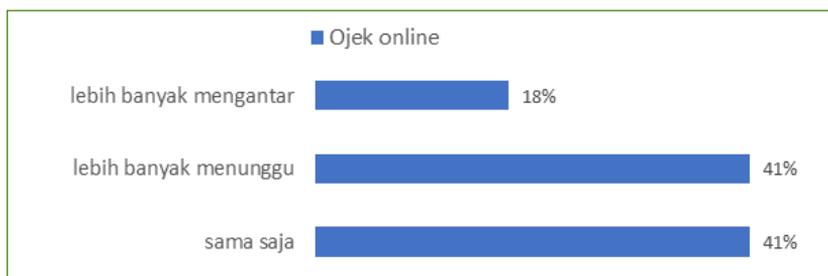
“ Saya keluar jam 5 pagi, nanti dzuhur udah pulang. Istirahat sampe jam 2, keluar lagi pas maghrib sampe jam 2 pagi. Kadang kalo gak ngantuk keluar lagi sampe jam 3 pagi. Nginep juga di basecamp, di dekat kali. Kalo siangan dikit lagi dia udah kena macet mbak, jadi capek.

(SH, Gojek, Maret 2017)

Dari pernyataan di atas, terhitung bahwa bapak SH bekerja kurang lebih selama 21 jam dalam sehari. Hal tersebut memperlihatkan bahwa waktu kerja yang fleksibel membuat pengemudi bekerja lebih lama; seringkali di jam-jam yang tidak wajar untuk memaksimalkan pemasukan mereka, seperti bekerja hingga jam 3 pagi dan menyebabkan kurangnya waktu istirahat pengemudi yang dapat menyebabkan mereka terpapar pada risiko-risiko lain, semisal gangguan kesehatan dan kecelakaan kerja.

Meskipun dari seluruh responden mengakui bahwa waktu bekerja itu tidak sepenuhnya digunakan untuk mengangkut penumpang/*order*, tetapi hal ini sangat berkaitan bukan hanya mengenai produktivitas kerja sama melainkan keselamatan dari pengemudi dan penumpang. Berikut ini adalah perbandingan antara waktu menunggu dengan waktu bekerja (mengantar penumpang/*order* lain):

Grafik 35 Perbandingan antara Waktu Mengantar dan Menunggu Penumpang/*Order* dalam Sehari



Sumber: olahan penelitian

Berdasarkan grafik di atas, terlihat sebesar 41% mengaku perbandingan waktu antara mengantar/*order* dengan menunggu sama saja, sebesar 41% lebih banyak menunggu dan 18% lainnya menyatakan lebih banyak mengantar/*order*. Pengemudi ojek pangkalan ditemui sedang menunggu penumpang di sekitar stasiun, gedung-gedung perkantoran, pasar/mall, sekolah, kompleks perumahan dan di pinggir-pinggir jalan.

Gambar 4 Ojek *Online* yang Menunggu Penumpang di Pinggir Jalan, Bawah Jembatan penyeberangan



Sumber: dokumentasi penelitian

Dari gambar di atas, terlihat keberadaan ojek yang sedang menunggu penumpang di pinggir jalan. Hal ini tidak jarang menambah kemacetan di jalan dan bahkan menimbulkan kemacetan baru di sejumlah titik jalan kota-kota

besar, seperti Jakarta dan Surabaya. Melihat kemacetan yang ditimbulkan oleh ojek *online*, salah seorang pemimpin daerah merespon hal tersebut dengan membuat sebuah kebijakan untuk mengaturnya:

Case Box 2 Peraturan Wali Kota Depok Bagi Ojek Online

Depok merupakan kota pertama yang memiliki aturan mengenai ojek *online*. Aturan yang termaktub dalam Peraturan Wali Kota Depok Nomor 11 tahun 2017 tersebut mengatur ojek *online* agar dapat bersaing sehat dengan moda transportasi umum lain di Kota Depok. Beberapa aturan lain yang diatur dalam regulasi tersebut adalah: pemilik perusahaan ojek *online* harus mampu menyediakan parkir khusus bagi pengemudi (Pasal 4) dan pengemudi ojek *online* harus menyimpan kendaraan di tempat khusus (Pasal 5). Selain itu, pengemudi ojek *online* diharapkan tidak memarkir atau ngetem di pinggir jalan, seperti di halte, bahu jalan, maupun lokasi umum lainnya, dengan tujuan untuk penertiban dan penghindaran dari kemacetan.

Kebijakan tersebut mengatur ojek *online* agar tidak menaikkan penumpang di kawasan terminal. Hal tersebut disebabkan terminal sudah difungsikan bagi angkutan umum lain yang telah sebelumnya beroperasi. Pun, pengemudi ojek *online* diharapkan tidak menaikkan orang di badan jalan yang dilalui oleh angkutan umum dalam trayek.

Saat ini, Kota Depok menjadi kota dengan mekanisme aturan bagi ojek *online* yang jelas. Hal ini tentu menjadi barometer bagi kota lainnya untuk menformulasi aturan terkait isu tersebut sesuai dengan konteks daerah masing-masing. Di Kota Depok sendiri, aturan ojek *online* turun sebagai respons terhadap konflik yang marak terjadi antara pengemudi ojek *online* dengan moda transportasi lainnya. Gesekan tersebut yang menjadi keresahan tersendiri bagi pemerintah setempat sehingga melahirkan aturan tersebut.

Sumber: Kumparan, 2017 (dengan gubahan)

Berbicara mengenai jam kerja, mayoritas pekerja di Indonesia yang memiliki jam kerja yang lama dengan upah yang tergolong rendah. Upah yang rendah juga sangat berkaitan dengan kepemilikan keterampilan dan tingkat pendidikan setiap tenaga kerja. Maka, peningkatan keterampilan dan produktivitas menjadi unsur penting menuju perekonomian yang lebih kompetitif dan sejahtera.

Banyaknya pekerja yang memperoleh upah rendah di Indonesia merupakan hal yang mengkhawatirkan. Hal tersebut terkait dengan upah rendah yang berpotensi memperbesar risiko seseorang menjadi rentan. Pekerjaan berupah rendah dapat mengakibatkan penurunan keterampilan pekerja serta menjadi sinyal bagi pengusaha bahwa pekerja tersebut memiliki tingkat

produktivitas yang rendah. Kedua faktor ini akan mengurangi kemungkinan pekerja berupah rendah untuk memperoleh pekerjaan dengan upah yang lebih tinggi. Padahal, ketika pekerja diberikan upah yang lebih tinggi maka akan meningkatkan daya beli mereka sehingga dapat memperkuat konsumsi domestik dan meningkatkan standar kehidupan pekerja itu sendiri.

Di Indonesia, jika dilihat berdasarkan data di bawah ini terlihat bahwa peningkatan pekerja berupah rendah justru terjadi di perkotaan, yakni sebesar 2,1% pekerja dari tahun 2013 – 2014. Sedangkan, dari sisi gender, terjadi penurunan pekerja berupah rendah perempuan, yakni sebesar 3,8% dari tahun 2013 – 2014.

Tabel 11 Tingkat Pekerja Berupah Rendah (Low Pay Rate – LPR %)

Jenis Kelamin/ Daerah	2011	2012	2013	2014
Laki-laki	27,32	28,14	28,37	30,39
Perempuan	34,85	34,49	36,15	32,35
Perkotaan	29,10	28,62	30,11	32,21
Pedesaan	31,27	30,33	29,68	29,75
Total	30,17	29,20	29,57	32,19

Sumber: BPS, 2015

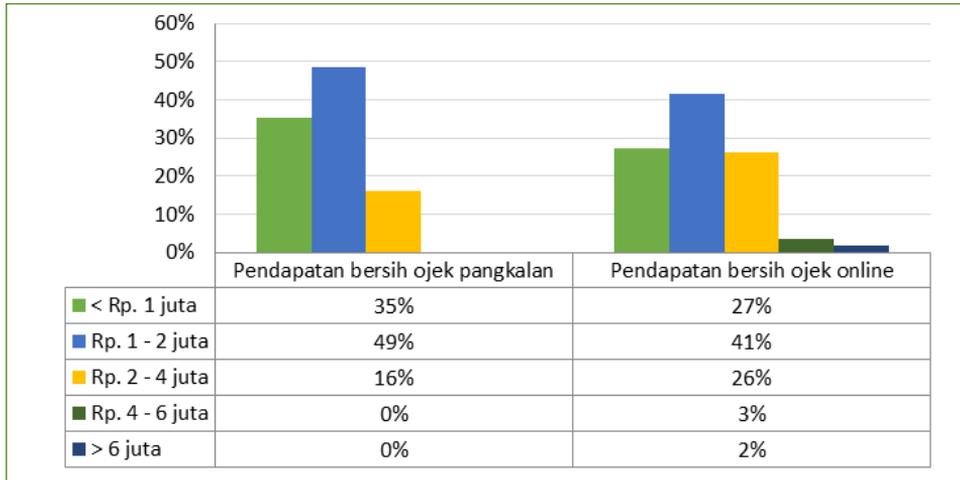
Catatan: LPR adalah jumlah pekerja dengan upah di bawah 2/3 median income perjam x jumlah seluruh pekerja x 100%

Peningkatan produktivitas dapat dilakukan dengan berbagai cara. Cara-cara tersebut, antara lain memberikan upah yang lebih tinggi, perbaikan kondisi kerja, jam kerja yang lebih singkat, dan/atau investasi di bidang sumber daya manusia. Sayangnya, untuk berinvestasi di bidang sumber daya manusia masih sangat sedikit dilakukan oleh pengusaha. Hanya sekitar 5% dari semua perusahaan di Indonesia menawarkan pelatihan formal bagi pekerjanya. Data tersebut jauh lebih rendah dibandingkan di negara lain yang sebanding (OECD, 2015). Hal tersebut tentu menjadi perhatian

kita semua terkait dengan pentingnya peningkatan kualitas pekerja melalui pelatihan formal dan akses pelatihan lainnya.

Berdasarkan hasil temuan lapangan, diketahui bahwa pendapatan pengemudi ojek *online* lebih tinggi dibandingkan ojek pangkalan. Pernyataan tersebut dapat dilihat dari data sebagai berikut:

Grifik 36 Perbandingan Jumlah Pendapatan Bersih antara Ojek Pangkalan dengan Ojek *Online* (Dalam Sebulan)



Sumber: olahan penelitian

Dari grafik di atas, terlihat bahwa sebesar 84% ojek pangkalan dan 68% ojek *online* berpendapatan di bawah 2 juta rupiah per bulan. Pendapatan bersih tertinggi pengemudi ojek *online*, yakni sebesar 2% responden ada yang mendapatkan hingga lebih dari 6 juta per bulan. Dari sisi tren pemberian layanan, diakui bahwa layanan paling banyak dilakukan pada hari kerja. Sebesar 59% responden ojek *online* mengaku jumlah penumpang pada hari kerja rata-rata, yakni antara

5-10 penumpang/*order* dalam sehari. Sedangkan, pada hari libur paling banyak 40% antara 5-10 penumpang/*order* dalam sehari.

Pendapatan bersih ojek *online* yang cukup tinggi juga didukung oleh uang tip yang mereka terima dari pelanggan yang mereka layani setiap harinya. Jika dibandingkan dengan ojek pangkalan, ojek *online* lebih banyak menerima uang tip dari pelanggan.

Grifik 37 Uang Tip yang Diterima oleh Pengemudi Ojek (Dalam Sebulan)



Sumber: olahan penelitian

Berdasarkan grafik di atas, diketahui bahwa dalam sebulan, rata-rata

responden baik ojek pangkalan maupun ojek *online* menerima tips antara Rp.

50.000 – 100.000 per bulannya. Namun, terdapat sebesar 3% dari pengemudi ojek *online* yang mendapatkan uang

tip hingga Rp. 400.000 – 600.000 dalam sebulan.

Tabel 12 Data Upah Minimum Provinsi (UMP) 2017 per Bulan (Dalam Rupiah)

No	Provinsi	UMP 2017
1	DKI Jakarta	3.355.750
2	Jawa Timur	1.388.000

Sumber: *Biaya.net*, 2017

Dari tabel diatas, Jakarta adalah provinsi yang memiliki UMP terbesar di Indonesia dibandingkan dengan provinsi-provinsi lainnya di Indonesia. Jika dibandingkan provinsi lain di pulau Jawa, UMP DKI lebih besar dari 2 kali lipat, bahkan jika dibandingkan dengan Jawa Timur yang hanya sejumlah Rp 1.388.000.

Tingginya pekerjaan rentan dan informalitas, serta keterbatasan kapasitas dalam melaksanakan pengawasan ketenagakerjaan memengaruhi upah minimum yang akhirnya tidak dapat

memenuhi perannya sebagai upah jaring pengaman (*safety net wages*). Ini berarti bahwa manfaat pertumbuhan ekonomi dan sistem penetapan upah formal belum tentu mengalir ke pekerja miskin, yang kebanyakannya bekerja di sektor informal, khususnya di pedesaan dengan kondisi peraturan tenaga kerja sulit diterapkan. Selain melihat upah minimum provinsi di atas, kita juga perlu melihat angka kebutuhan hidup minimum di setiap provinsi khususnya DKI Jakarta dan Jawa Timur.

Tabel 13 Kebutuhan Hidup Minimum/Layak (Khm/Khl) Selama Sebulan (Rupiah) Menurut Provinsi 2005-2015

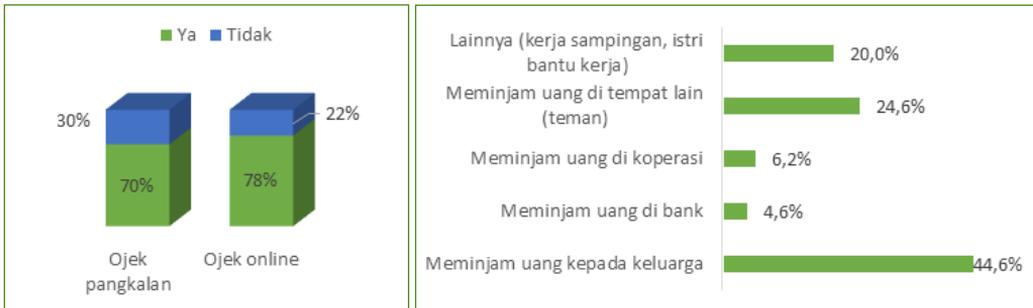
Provinsi	2011	2012	2013	2014	2015
DKI Jakarta	1.404.829	1.497.838	1.978.789	2.299.860	2.538.174
Jawa Timur	731.635	731.635	825.000	825.000	825.000

Sumber: *BPS*, 2017

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa kebutuhan hidup di DKI Jakarta dibandingkan dengan Jawa Timur sangat jauh berbeda. Hal ini juga terhadap upah minimum setiap provinsi, seperti yang telah disebutkan di sebelumnya.

Berdasarkan hasil temuan lapangan, sebesar 30% ojek pangkalan dan 22% ojek *online* merasa pendapatan mereka tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Grafik 38 Kecukupan Pendapatan dalam Memenuhi Kebutuhan Sehari-Hari (Kiri) dan Cara Menutupi Kekurangan Pendapatan (Kanan)

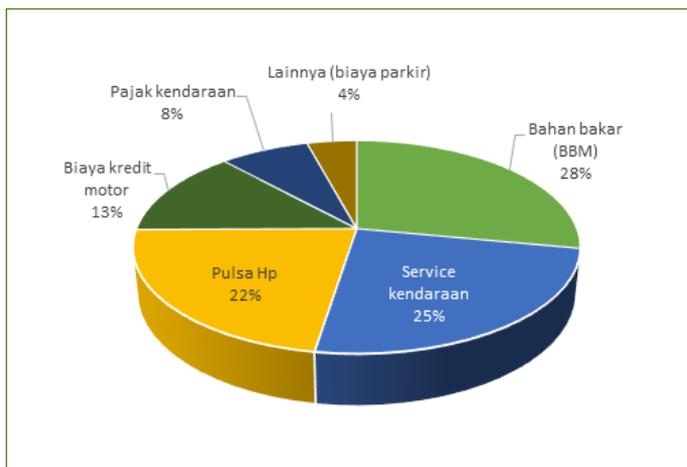


Sumber: olahan penelitian

Dari seluruh responden yang merasa pendapatannya tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dalam rumah tangga, mereka memenuhi dengan cara, yakni sebesar 44,6% meminjam uang kepada keluarga atau saudara, sebesar 24,6% meminjam uang

kepada teman dan sebesar 20% mencari kerja sampingan. Pendapatan yang tidak bisa mencukupi kebutuhan sehari-hari juga dipengaruhi oleh pengeluaran kebutuhan selama mengojek. Berikut ini adalah pengeluaran yang dirasa memberatkan:

Grafik 39 Pengeluaran Kebutuhan Ojek yang Dirasa Memberatkan Pengemudi (Dalam Sebulan)



Sumber: olahan penelitian

Berdasarkan grafik di atas, data yang diperoleh dari responden terlihat bahwa sebesar 28% responden merasa biaya untuk BBM cukup berat, sebesar 25% responden terbebani dengan biaya service kendaraan dan sebesar 22% responden berat dengan biaya pulsa

telepon seluler. Rata-rata biaya tetap yang dikeluarkan dalam sebulan paling banyak, yakni BBM rata-rata sebesar Rp. 426.296 per bulan, biaya pemeliharaan kendaraan rata-rata Rp. 159.131 per bulan, biaya pulsa telepon seluler rata-rata Rp. 131.428 per bulan, serta biaya lain-lain

sebagian besar untuk parkir dan sebagian rata-rata sebesar Rp. 139.838. ada yang digunakan untuk makan, yakni

Grafik 40 Rata-Rata Biaya Tetap yang Disediakan (Dalam Sebulan)



Sumber: olahan penelitian

Bukan hanya beberapa pengeluaran di atas, pendapatan mereka juga harus digunakan untuk pengeluaran-pengeluaran lain, seperti makan, minum dan biaya parkir. Temuan penelitian yang ada di Surabaya menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek *online*

saat ini terus mengalami penurunan. Hal ini disebabkan karena persaingan yang semakin ketat dengan jumlah ojek yang semakin banyak. Selain itu, ojek *online* juga kerap ditertibkan oleh petugas karena menyebabkan kemacetan akibat parkir di sepanjang jalan.

Case Box 3 Pengemudi Go-Jek di Depan Tunjangan Plaza

Tiga di antaranya, salah satunya sedang melepas jaketnya. Seorang Bapak tengah baya mengaku dia beralih dari ojek ke Go-Jek. Di Surabaya Go-Jek tidak diperbolehkan masuk terminal (Bungarasi) dan bandara. Jika mereka melakukannya, mereka akan dipukul.

Dia mengatakan UMR di Surabaya saat ini adalah 3,4 juta per bulan, namun setelah ia bergabung dengan Go-Jek dia bisa mendapatkan 4 juta per bulan. Namun pendapatan tersebut masih harus dikeluarkan untuk biaya bensin, air minum dan kartu SIM. Pada tahun lalu pendapatannya bisa mencapai 6 sampai 4 juta per bulan, hal ini disebabkan karena dia beroperasi di area yang ramai dan siap mengambil *order* apapun.

Dengan adanya penurunan pendapatan dan kurangnya antusiasme untuk Go-Jek akhir-akhir ini, banyak pengemudi yang mungkin melawan peraturan, tanpa rasa takut kehilangan pekerjaan atau diskors. Masih ada peluang untuk ojek mendapatkan penumpang, seperti saat larut malam di terminal bus dan sebagainya dan saat warga komuter tidak memiliki alternatif transportasi. Kondisi ini dimanfaatkan oleh sejumlah orang (terutama calo) yang ada di sekitar terminal maupun Bandara.

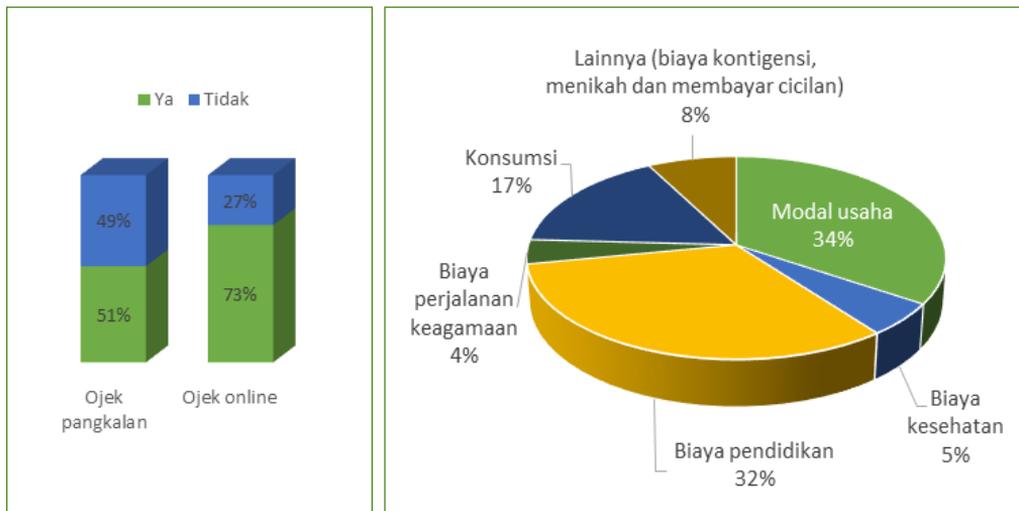
Sesekali dinas perhubungan datang dengan mobil mereka seperti polisi, mengenakan sirene dan menyusuri jalan setapak di dekat selokan tempat Go-Jek berbaris menunggu penumpang, seketika para pengemudi pun bubar. Namun, lihat saja dalam beberapa menit kemudian gojek sudah kembali, hal ini sangat terlihat jelas karena mereka memakai jaket hijau yang mudah dikenali.

Sumber: Kumparan, 2017 (dengan gubahan)

Mengenai kepemilikan tabungan, terdapat pengemudi ojek pangkalan sebesar 51% memiliki tabungan dan sebesar 73% ojek *online* memiliki tabungan karena sistem pembayaran ojek *online* ada yang dilakukan melalui

sistem transfer (*go-pay*, *grab-pay* dan kartu kredit). Dari responden yang memiliki tabungan, sebesar 94,6% memiliki tabungan dalam bentuk uang, sedangkan 5,4% lainnya dalam bentuk emas, tanah dan ternak.

Grafik 41 Kepemilikan Tabungan



Sumber: olahan penelitian

Tabungan yang dimiliki paling banyak sebesar 32% digunakan untuk biaya pendidikan anak, sebesar 34% untuk modal usaha, sebesar 17% untuk konsumsi rumah tangga, serta sebesar 8% untuk biaya kontijensi dan membayar cicilan.

5.3 Kepemilikan Jaminan Sosial oleh Pengemudi Ojek

Sejak Januari 2014 lalu, Indonesia telah memulai pelaksanaan Sistem Jaminan Sosial Nasional yang dimandatkan oleh UU No. 40 tahun 2004 dalam lima kategori, yaitu kesehatan, jaminan

pensiun, jaminan hari tua, jaminan kecelakaan kerja, dan jaminan kematian. Berdasarkan data BPJS kesehatan per Maret 2017, diketahui total peserta JKN sudah mencapai 175.229.204 jiwa atau hampir mencapai 70% dari total penduduk Indonesia (BPJS Kesehatan, 2017). Data BPJS Kesehatan menunjukkan adanya kenaikan pendaftaran pekerja informal (pekerja bukan penerima upah) dalam skema JKN sejak Januari 2014 lalu. Dalam minggu pertama Januari 2014, ada sekitar 14.217 pekerja bukan penerima upah dalam basis data BPJS Kesehatan. Jumlah ini lalu mengalami peningkatan secara drastis, hingga bulan Maret 2017, tercatat sebanyak lebih dari 23 juta pekerja bukan penerima upah mendaftarkan dirinya dalam JKN. Memperoleh jaminan kesehatan adalah hak setiap pekerja yang tidak boleh ditunda, apalagi baru dipenuhi ketika pekerja yang bersangkutan sakit atau membutuhkan pelayanan kesehatan.

Selain perlindungan kesehatan, UU No. 24 tahun 2011 telah mentransformasi kelembagaan PT Jamsostek menjadi suatu badan publik baru yang disebut BPJS Ketenagakerjaan. BPJS Ketenagakerjaan mulai beroperasi pertengahan tahun 2015 untuk semua pekerja sektor formal dalam kategori jaminan pensiun, jaminan hari tua, jaminan kecelakaan kerja, dan jaminan kematian.

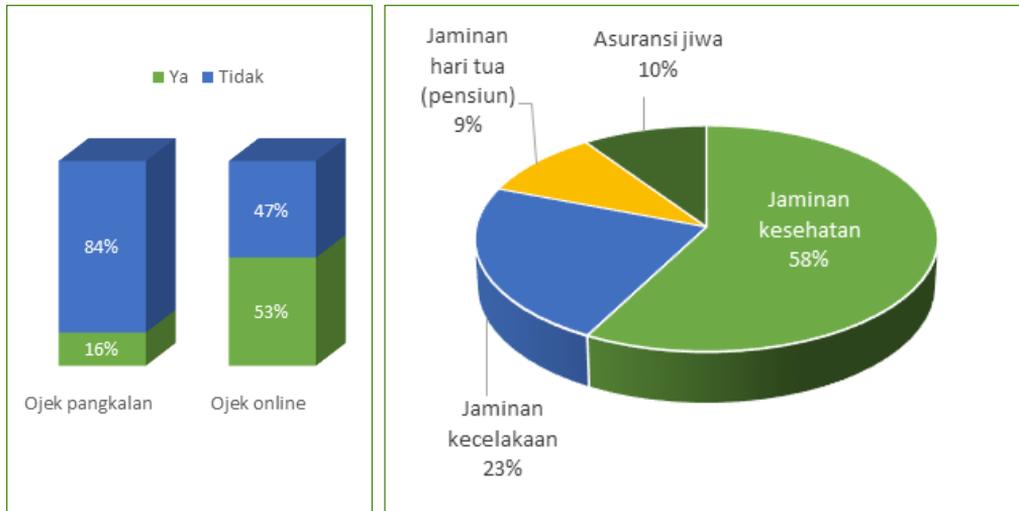
Sejauh ini, partisipasi pekerja informal dalam skema ketenagakerjaan yang dilakukan pada skema kepesertaan sukarela hanya melalui jaminan kecelakaan kerja dan jaminan kematian.

Hal tersebut dipengaruhi oleh pemerintah yang sedang berencana untuk menetapkan iuran yang lebih rendah. Pada Oktober 2014, banyaknya pekerja aktif dalam BPJS ketenagakerjaan sejumlah 12.920.685 orang atau sekitar 7% dari kelompok penduduk umur 15 tahun ke atas. Sedangkan, hingga Juni 2017 mencapai 23,3 juta orang. Kepesertaan perorangan maupun perusahaan telah mengalami kenaikan sepanjang beberapa tahun terakhir tetapi masih banyak pekerja formal yang belum berpartisipasi dalam skema jaminan sosial ketenagakerjaan ini. Padahal, pekerja sektor informal adalah pihak yang sangat rentan terhadap risiko kecelakaan kerja dan hal-hal ekonomi lainnya.

Tantangannya adalah implementasinya pada skema nasional ketika seluruh pekerja informal dapat berpartisipasi dalam jaminan sosial dengan sifat kepesertaan sukarela. Namun, tantangan ini harus dapat menjadi prioritas pemerintah karena kelompok ini sangat rentan menjadi miskin, terutama pada masa pensiun atau ketika mereka sedang dalam keadaan tidak mampu bekerja.

Berdasarkan kepemilikan jaminan sosial, baik oleh pribadi (mandiri) atau disediakan oleh perusahaan atau pemerintah, hasil penelitian mengungkapkan ternyata hanya 16% ojek pangkalan yang memiliki jaminan sosial dan sebesar 53% ojek *online* memiliki jaminan sosial.

Grafik 42 Kepemilikan Jaminan Sosial Pengemudi Ojek



Sumber: olahan penelitian

Dari responden yang memiliki jaminan sosial, diketahui jaminan sosial yang paling banyak dimiliki pengemudi ojek adalah jaminan kesehatan, yakni sebesar 58%. Hal ini tentu dipengaruhi oleh jaminan sosial yang saat ini merupakan prioritas dari pemerintah untuk mencapai *universal health coverage*. Selanjutnya, sebesar 23% memiliki jaminan kecelakaan. Kepemilikan jaminan ini diketahui sebagian besar didapatkan dari tempat (perusahaan) mereka bekerja sebelumnya.

Seperti yang kita ketahui, sektor transportasi sangat rentan terhadap kecelakaan kerja, seperti yang telah digambarkan sebelumnya mengenai tingkat kecelakaan di jalan raya.

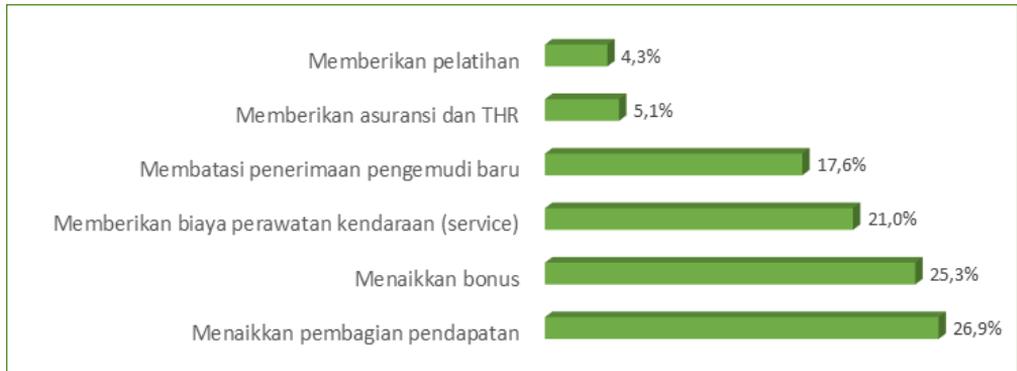
Kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan roda dua (motor) adalah yang tertinggi. Padahal, perusahaan aplikasi mengklaim bahwa pengemudi ojek *online* sudah diberikan pelatihan soal keselamatan berkendara di jalan. Namun, dari beberapa pernyataan ojek *online*, mereka tidak didukung oleh jaminan kecelakaan kerja yang memadai. Mereka hanya bisa mendapatkan jaminan kecelakaan ketika mereka sedang mengangkut penumpang atau *order*, sedangkan ketika mereka berkendara sendiri, mereka tidak mendapatkan perlindungan jaminan kecelakaan. Pernyataan tersebut terungkap dalam petikan wawancara berikut:

“Antara PT Go-jek ama *driver* itu kan cuma mitra mbak. Bukan karyawan kan ya. Jadi suatu hari kita gak punya tuntutan apa, kita gak bisa nuntut apa-apa. Kalo emang gak suka peraturannya ya udah. Kalo karyawan bisa nuntut. Kalo mitra-mitra begini mah, kalo kita mau demo, kompak semua, repot (SH, Go-Jek, Maret 2017)

Mendukung pernyataan sebelumnya mengenai status hubungan kerja antara perusahaan dan pengemudi ojek, terdapat harapan-harapan tersendiri

dari pengemudi ojek *online* terhadap perusahaan tempat mereka bermitra. Harapan-harapan tersebut tergalil pada grafik berikut:

Grafik 43 Harapan terhadap Perusahaan Aplikasi Ojek *Online*



Sumber: olahan penelitian

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa harapan yang terbesar, yakni sebesar 26,9% berharap bahwa perusahaan menaikkan pembagian pendapatan mereka, sebesar 25,3% berharap ada kenaikan bonus, sebesar 21,0% perusahaan memberikan biaya perawatan kendaraan mereka secara berkala, sebesar 17,6% berharap agar perusahaan membatasi penerimaan pengemudi baru, sebesar 5,1% berharap perusahaan memberikan asuransi dan tunjangan hari raya, serta 4,3% lainnya

berharap agar perusahaan memberikan pelatihan atau keterampilan kerja terhadap mereka.

Untuk bonus, setiap perusahaan aplikasi menawarkan skema bonus yang berbeda. Untuk Go-Jek, nominal bonus didapatkan oleh rekan pengemudi setiap harinya berdasarkan poin yang didapatkan dengan jenis-jenis poin tertentu. Berikut adalah perhitungan bonus yang diberikan Go-Jek:

Tabel 14 Perhitungan Poin dan Bonus Pengemudi Go-Jek (Per Agustus 2017)

Point	Jabodetabek	Luar Jabodetabek
14 point	Rp. 20.000	Rp. 15.000
16 point	Rp. 30.000	Rp. 25.000
20 point	Rp. 40.000	Rp. 40.000
Total per hari	Rp. 90.000	Rp. 80.000

Sumber: Website Go-Jek, 2017

Namun, ternyata jumlah tersebut terus mengalami penurunan. Diketahui berdasarkan hasil wawancara pada bulan

Maret 2017, bonus yang bisa didapatkan pengemudi masih berjumlah Rp. 110.000.

“ Ada bonus kalau menyelesaikan 12 tarikan, sehari 1-12 tarikan kita dapet 15 ribu. Nanti kita bawa lagi 4 kali kita tambah lagi 25ribu. Kalo bisa sampe 16 kali, tambah lagi 30ribu. Pokoknya total bonus sehari 110 ribu. Tapi di jam yang sama dan di hari yang sama. Kalo bisa nyelesaiin 20 tarikan, baru dapet 110 ribu. Itu masuk ke deposit kita. Itu di luar upah segala macam. Bonus dari gojek aja itu. Tiap hari kalo kita bisa ngerjain 20 *order* ya tiap hari kita dapet 110 ribu dari gojek.

(SH, Go-Jek, Maret 2017)

Mengenai sistem poin yang diberlakukan, terdapat berbagai perhitungan tersendiri sesuai dengan layanan yang diberikan dan wilayah atau jam ramai untuk area tertentu. Namun, pemberian bonus ini dirasa masih belum sepenuhnya benar-benar dirasakan oleh pengemudi. Sebagai contoh, Pak Slamet, seorang pengemudi Go-Jek di Surabaya, mengambil *order* pesan antar makanan dan mendapatkan 2 poin. Setelah mendapatkan 12 poin, ia memperoleh bonus sebesar Rp. 10.000. Tetapi, ketika ia membeli *order* makanan, ia harus membayar parkir Rp. 3.000. Hal itu membuat sistem bonus yang diberikan tidak relevan karena biaya- biaya lain dibebankan kepada pengemudi ojek.

Meskipun sebagian pengguna ojek memberikan tip untuk parkir, tetapi sebagian besar tidak.

Sedangkan untuk GrabBike, perhitungan bonus berdasarkan *rating* yang diberikan penumpang. Semakin tinggi penilaian yang didapatkan, maka potensi untuk mendapatkan bonus semakin besar. GrabBike juga masih menyediakan tambahan bonus bagi hasil dengan skema “jauh-dekat” dengan besaran persentase 10% untuk jarak dekat dan 15% untuk jarak jauh. GrabBike juga memberlakukan sistem insentif yang persentasenya berkisar 30%. Insentif ini diberikan bila seorang pengendara atau *driver* “narik” di waktu-waktu berikut ini:

Tabel 15 Waktu Pemberian Bonus GrabBike (Juni 2017)

Waktu	Hari
Jam 00 sampai 23.59	Pada hari Senin
Jam 00.00 sampai 23.59	pada hari Selasa-Kamis
Jam 00.00 sampai 15.59	khusus hari Jum'at

Sumber: Cermati, 2017

Hal yang dikeluhkan oleh pengemudi GrabBike mengenai bonus, yakni lama waktu pencairan bonus yang bisa

diambil dalam jangka waktu 3 hari. Pun, skema perhitungan bonus yang diterapkan oleh Uber kerap berubah.

Selain itu, Uber menyediakan sistem bagi hasil dengan skema perkalian. Skema ini berlaku sebagai jumlah penambahan

bagi pengendara Uber bike pada jam tertentu dan hari tertentu. Skemanya kira-kira sebagaimana tabel berikut ini.

Tabel 16 Skema Bonus yang Ditawarkan Uber Motor (Per Juni 2017)

Hari	Jam	Besarnya perkalian tarif
Jumat	09.00 – 16.00	1,3 x
Senin-jumat	05.00 – 09.00 16.00 – 20.00	1,5 x

Sumber: Cermati, 2017

“ Terakhir cuma bonus 20 ribu, dulu 100rb, turun 50rb, trus sekarang 20rb, dari Uber minimal 9 trip, baru ada bonus. Ada juga 150 ribu minimal 18 trip perminggu. Ada yang 36 trip per minggu, dapatnya lebih besar lagi bonusnya. Tapi saya paling dapat yang 20 ribu. (DD Uber Motor, Maret, 2017)

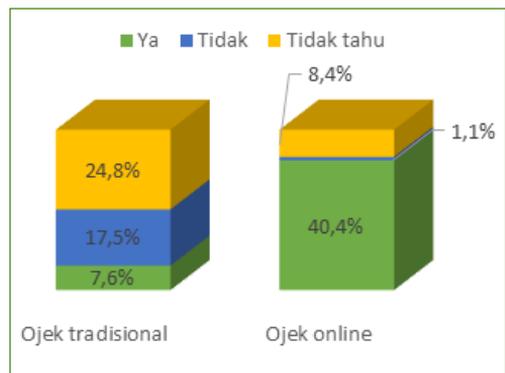
Sistem pemberian bonus yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi ojek diklaim untuk menambah pendapatan pengemudi. Namun, hal tersebut dirasa sangat merugikan pengemudi karena ketika pengemudi tidak memberikan performa yang tidak baik, maka bonus akan gagal didapatkan oleh pengemudi walau dia sudah memenuhi persyaratan mendapatkan bonus. Dengan adanya sistem bonus, pun sering menjadikan pengemudi ojek untuk bekerja secara berlebihan demi mendapatkan bonus harian.

5.4 Rencana Kedepan Sebagai Pengemudi Ojek

Transportasi *online*, khususnya ojek *online* dalam beberapa tahun ke depan, sangat mungkin berkembang di kota-kota besar, terutama di kota-kota yang memiliki masalah dengan kemacetan,

seperti DKI Jakarta dan Surabaya. Secara tidak langsung, tumbuhnya transportasi berbasis aplikasi ini juga akan mereduksi pengguna transportasi umum. Apalagi, jika persoalan regulasi sudah mendapat kepastian yang jelas dari pemerintah. Data *supply* dan *demand* terhadap ojek *online* dapat dilihat berikut ini:

Grafik 44 Rencana Menggunakan Ojek dalam Jangka Waktu 1 – 5 Tahun Kedepan (Pengguna Ojek)

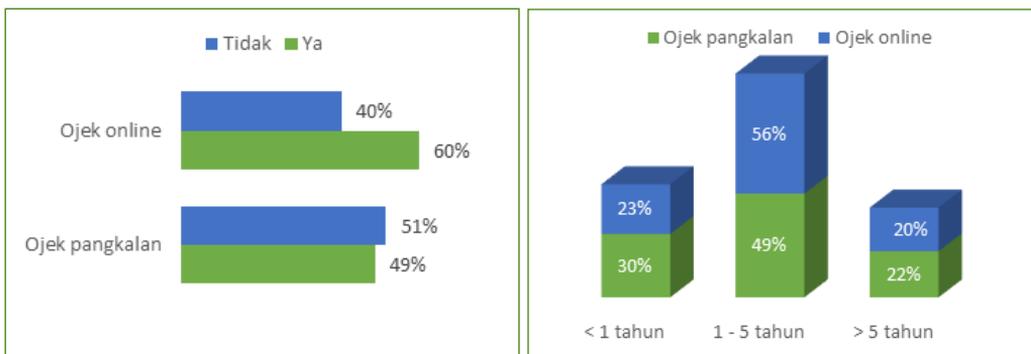


Sumber: olahan penelitian

Dilihat dari minat pengguna ojek *online* sendiri, sebesar 40,4% responden pengguna ojek mengaku akan berencana terus menggunakan ojek *online* dalam jangka waktu 1 – 5 tahun kedepan. Hal yang sama juga ditanyakan kepada pengemudi ojek mengenai optimisme mereka terhadap

keberadaan ojek *online* ini. Sebagian responden mengaku mereka optimis bahwa ojek akan terus dibutuhkan oleh masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian, sebesar 49% ojek pangkalan dan 60% ojek *online* berencana akan tetap bekerja sebagai pengemudi ojek dalam jangka waktu 1 – 5 tahun kedepan.

Grafik 45 Berencana Tetap Bekerja sebagai Pengemudi Ojek dalam Jangka Waktu Lama Kedepan (Pengemudi Ojek)

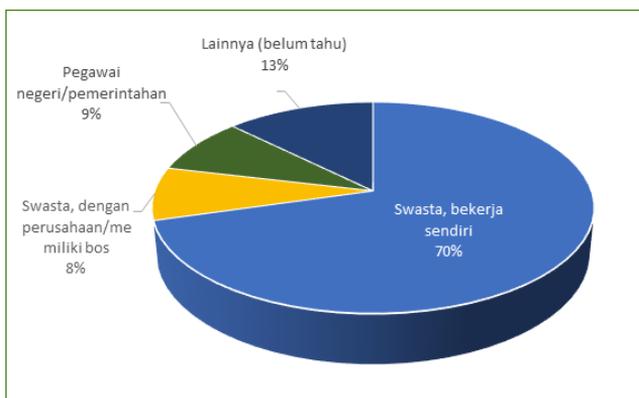


Sumber: olahan penelitian

Dari 60% ojek *online* yang berencana akan tetap menjadi pengemudi ojek dalam jangka waktu 1 – 5 tahun kedepan, sebesar 20% akan bekerja selama lebih dari 5 tahun, sebesar 56% akan bekerja selama 1-5 tahun dan sebesar 23% akan

bekerja sebagai ojek kurang dari satu tahun. Pekerjaan yang diharapkan oleh responden yang menjawab memiliki rencana kurang dari satu tahun antara lain, yakni:

Grafik 46 Pekerjaan yang Diinginkan Kedepannya oleh Pengemudi Ojek



Sumber: olahan penelitian

Dari grafik di atas, sebesar 23% (40 orang responden) ojek *online* yang berencana bekerja sebagai ojek kurang dari satu tahun sebesar 70% berencana bekerja sendiri, seperti menjadi wirausaha, sebesar 13% belum tahu akan bekerja sebagai apa kedepannya, 9% berencana menjadi pegawai negeri, dan 8% bekerja di perusahaan lain. Hal ini juga dipengaruhi sebagian responden yang bekerja sebagai pengemudi ojek *online* masih berstatus sebagai mahasiswa atau pelajar sehingga mereka memiliki harapan yang lebih baik kedepannya atas pekerjaan mereka. Harapan atas pekerjaan ini juga berkaitan dengan kesempatan kerja yang mereka miliki.

Kenaikan tarif dan persaingan pengemudi ojek *online* yang semakin ketat kedepannya juga akan mempengaruhi jumlah pengemudi ojek. Hal tersebut tentu disebabkan kebutuhan masyarakat untuk transportasi

juga akan beralih. Perbaikan infrastruktur transportasi terus diupayakan oleh pemerintah. Kedepannya, jika transportasi umum sudah tersedia dengan baik, maka kebutuhan akan ojek *online* juga akan beralih fungsinya. Ojek *online* bukan lagi digunakan sebagai transportasi utama antara rumah ke tempat kerja, melainkan menjadi transportasi penghubung antara rumah menuju stasiun, terminal atau halte bus. Jika dilihat dari usia pengemudi ojek *online*, sebesar 40,9% (72 orang) usia 36 – 40 tahun ke atas dan sebesar 59,1% (104 orang) berusia antara 16 – 35 tahun. Artinya, dalam jangka waktu 5 tahun mendatang, pengemudi ojek yang telah berusia di atas 36 tahun akan sulit untuk bersaing dengan usia produktif di bawahnya. Harus ada dukungan baik dari pemerintah maupun swasta (perusahaan) untuk mempersiapkan kondisi tersebut.

Bagian 6

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI



6.1 Kesimpulan

Perkembangan dan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi akhir-akhir ini dirasakan hampir di setiap aspek kehidupan masyarakat. Sebagaimana setiap kemajuan teknologi komunikasi yang lain, internet masuk ke berbagai bentuk kehidupan masyarakat. Hal ini terjadi karena komunikasi adalah salah satu kebutuhan yang mendasar pada masyarakat. Teknologi internet berkembang dan menyatu dalam sebuah dunia atau ruang maya atau sering disebut sebagai *cyber-space*, sebuah dunia atau tempat orang dapat berkomunikasi, bertemu, dan melakukan berbagai aktivitas ekonomi atau bisnis.

Berbagai perkembangan inovasi teknologi digital selama satu dekade terakhir, berdampak pada bidang ekonomi dan bisnis disebut sebagai masyarakat pascaindustri (*post-industrial society*), ekonomi berlandaskan iptek, ekonomi inovasi, ekonomi *online*, ekonomi baru, *e-conomy*, dan ekonomi digital. Perkembangan teknologi tersebut dijadikan peluang bisnis salah satunya untuk perusahaan aplikasi di sektor transportasi, seperti ojek berbasis aplikasi. Masyarakat dapat dengan mudah mendapatkan transportasi yang mereka butuhkan dengan hanya dengan membuka *smart phone* mereka.

Kehadiran ojek *online* seakan dapat menjawab kebutuhan mobilitas warga komuter yang semakin meningkat. Terjadi pergeseran tren di masyarakat dalam memilih moda transportasi yang mereka butuhkan. Saat ini keberadaan ojek *online* sudah hampir ada di

setiap kota-kota besar di Indonesia. Berdasarkan hasil survei kepada pengguna ojek, diketahui sebagian besar responden menggunakan ojek karena waktu tempuh dinilai lebih cepat, terjebak macet dan malas berdesak-desakan dalam kendaraan umum. Kondisi jalan yang macet dan kendaraan umum lain yang tersedia pun belum bisa menjawab dari sisi waktu tempuh. Kemacetan sangat berpengaruh terhadap produktivitas dan kesempatan lain, terutama akan banyak kesempatan yang hilang (*opportunity lose*) ketika menghabiskan waktu di jalan.

Namun selain itu keberadaan ojek juga dirasakan menambah masalah kemacetan di ibu kota dengan banyaknya ojek di sisi-sisi jalan, selain itu ojek *online* juga menimbulkan konflik horizontal di kalangan pengemudi transportasi. Hambatan yang dirasakan pengemudi setelah menjadi ojek *online*, yakni merasa tarif yang diberikan terlalu murah, hambatan pada komunikasi dengan pelanggan (*signal*, pulsa, internet), manajemen sepihak terkait dengan diskon dan *rating* sehingga sulit mendapatkan bonus, biaya perawatan motor, dan saldo minimum.

Tren pola kerja yang fleksibel, serta memiliki banyak kesempatan untuk menemukan pekerjaan *freelance* pun semakin meningkat. Pertumbuhan pesat tenaga kerja independen ini telah mendorong adanya pertumbuhan *on-demand economy*, termasuk ojek *online*. Berdasarkan hasil survei, diketahui sebanyak 7 orang sarjana dan 8 orang

lulusan diploma menjadikan ojek sebagai pekerjaan utama. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi kesenjangan yang besar antara kualifikasi pendidikan dengan ketersediaan lapangan pekerjaan (*over qualified*) dan ketidakcocokan keterampilan (*skill mismatch*).

Tingkat fleksibilitas yang tinggi juga berpengaruh terhadap jam kerja pengemudi ojek. Penting bagi kita untuk memahami dan memantau tren jam kerja dan upah karena terkait dengan kerja layak. Jam kerja yang berlebihan dapat mengganggu kondisi kerja dan kesehatan si pekerja itu sendiri. Terdapat 30% ojek *online* menghabiskan waktu untuk bekerja lebih dari 8 jam sehari. Dari 30% (53 orang) tersebut, sebanyak 45 orang yang bekerja antara 9 – 19 jam/hari. Waktu kerja yang fleksibel membuat pengemudi bekerja lebih lama, seringkali di jam-jam yang tidak wajar dengan tujuan memaksimalkan pemasukan mereka. Berbicara mengenai jam kerja, mayoritas pekerja di Indonesia memiliki jam kerja yang lama dengan upah tergolong rendah. Upah rendah akan memperbesar risiko seseorang menjadi rentan miskin. Sebesar 68% ojek *online* berpendapatan di bawah 2 juta rupiah per bulan. Sehingga dapat dikatakan mereka belum sepenuhnya bekerja dengan layak karena kerja layak sendiri berkaitan dengan *employment* (pekerjaan), *social protection* (jaminan sosial), *workers' rights* (hak-hak pekerja), dan *social dialogue* (dialog sosial).

Hubungan kerja yang dijalankan oleh perusahaan ojek berbentuk kemitraan. Hubungan kerja dengan perusahaan

tidak mengacu perjanjian kerja sebagaimana diatur UU Ketenagakerjaan. Perjanjian kemitraan yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi membuat pengemudi dan keluarga harus mengatasi sendiri risiko-risiko yang berhubungan dengan pekerjaan.

Sistem pemberian bonus yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi ojek diklaim untuk menambah pendapatan pengemudi. Namun, hal tersebut dirasa sangat merugikan pengemudi karena ketika pengemudi tidak memberikan performa yang tidak baik maka bonus akan gagal didapatkan oleh pengemudi walau dia sudah memenuhi persyaratan mendapatkan bonus. Dengan adanya sistem bonus, juga sering menjadikan pengemudi ojek untuk bekerja secara berlebihan demi mendapatkan bonus harian.

Meskipun keberadaan ojek *online* sudah ada sejak tujuh tahun silam, namun berbagai kontroversi dan konflik masih sering kita temui. Hal ini disebabkan karena sampai saat ini belum ada satu payung hukum nasional yang jelas mengaturnya baik dari sisi transportasi maupun ketenagakerjaan. Tanpa payung hukum yang jelas, masa depan ojek *online* akan selalu berada di areal abu-abu. Terkait dengan ketiadaan payung hukum ini, pemerintah dianggap abai terhadap fenomena transportasi *online*, baik dari sisi aturan moda transportasi dan juga sisi ketenagakerjaan.

Dari sisi ketenagakerjaan, sampai saat ini juga belum ada kebijakan yang mengatur mengenai pekerja bidang transportasi,

khususnya pengemudi ojek *online*. Padahal, dengan jumlah pengemudi ojek yang semakin bertambah, maka perlindungan atas ketenagakerjaan

pengemudi ojek juga perlu diperhatikan. Jika tidak ada kebijakan yang mengatur, maka pengemudi ojek akan berpotensi mengalami kerentanan.

6.2 Rekomendasi

- Perlu ada payung hukum kebijakan yang mengatur tentang keberadaan ojek, bukan hanya dari sisi transportasi, tetapi sisi perlindungan ketenagakerjaan dan perlindungan hak-hak pekerja ojek *online*. Perlu dibuat hubungan kerja yang jelas sehingga pengemudi (pekerja) ojek *online* dapat lebih terlindungi hak-haknya (*job security*) sesuai dengan UU No. 13 tahun 2013. Selain itu, perlu dibuat pemetaan karakteristik pengemudi ojek sehingga dapat dibedakan hubungan kerja berdasarkan jenisnya, seperti kerja dengan waktu penuh dan kerja dengan paruh waktu. Hal tersebut disebabkan saat ini terlihat bahwa pengemudi ojek *online* ada yang bekerja penuh dan juga menjadikan ojek sebagai pekerjaan sampingan. Artinya, pemerintah, melalui Kementerian Tenagaakerjaan, perlu membuat regulasi guna mendorong perusahaan menyiapkan skema hubungan kerja sesuai dengan karakteristik produksi/operasi pengemudi. Dengan demikian, dapat dijalin dengan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) sesuai dengan Pasal 54 – 59 UU No.13/2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Mengenai jaminan sosial bagi para pengemudi ojek *online*, yakni melalui optimalisasi BPJS Ketenagakerjaan.
- Untuk memastikan perlindungan, berupa jaminan kesehatan, pengemudi transportasi *online* dikategorikan sebagai Peserta Pekerja Penerima Upah dengan kontribusi iuran 5%, 3% dari perusahaan dan 2% dari pengemudi.
- Untuk memastikan perlindungan, berupa jaminan sosial ketenagakerjaan, setidaknya pengemudi transportasi *online* dilindungi dengan Jaminan Hari Tua (JHT), Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM).
 - i. Untuk JHT, kontribusi iuran 2% dari pengemudi dan 3,7% dari perusahaan;
 - ii. Untuk JKK, pengemudi transportasi masuk dalam kategori pekerja dengan tingkat risiko tinggi sehingga besaran iurannya sebesar 1,27% dari pendapatan sebulan, dan hal ini dapat diurus oleh perusahaan yang memiliki pencatatan penghasilan pengemudi dengan cara memotong penghasilan pengemudi sebesar 1,27% untuk disetorkan kepada BPJS Ketenagakerjaan; dan

- iii. Untuk JKM, penghasilan pengemudi per bulan dipotong 0,30% oleh perusahaan untuk disetorkan kepada BPJS Ketenagakerjaan.
- Jaminan Kesehatan dan Jaminan Ketenagakerjaan bagi pengemudi *online* dapat dilakukan dengan syarat utama berupa, adanya hubungan kerja PKWT antara perusahaan dengan pengemudi agar memudahkan proses kepesertaan dan iuran. Dengan adanya hubungan kerja yang jelas, hak-hak perlindungan sosial sebagai warga negara bagi pengemudi *online* semakin terjamin.
 - Setelah ada kepastian hubungan kerja, maka dapat didorong pembentukan serikat pekerja dan juga koperasi sebagai jaring sosial dan ekonomi pengemudi guna menghindari risiko-risiko yang timbul dari aspek hukum dan ekonomi.
 - Untuk mengurangi kesenjangan antara keterampilan tenaga kerja dengan kebutuhan perusahaan, dibutuhkan peningkatan keterampilan angkatan kerja, terutama dengan meningkatkan mutu sekolah dan akses ke pendidikan tinggi. Pemerintah perlu memikirkan alternatif lahan pekerjaan lain untuk pengemudi ojek kedepannya melalui pemberian pelatihan yang dapat meningkatkan keterampilan mereka.
 - Untuk akses permodalan sendiri, untuk pengemudi ojek yang memiliki sampingan pekerjaan, seperti berwirausaha, dapat didorong untuk mengakses permodalan kredit usaha rakyat (KUR). Namun, kedepannya pemerintah juga perlu memperluas cakupan KUR tersebut, misalnya mengenai regulasi penyaluran KUR untuk warga yang hendak mendirikan usaha.
 - Mengenai keberadaan ojek yang sering berada di pinggir-pinggir jalan dan kerap menambah kemacetan di jalan. Maka perlu ada tindakan yang diambil baik oleh perusahaan, pemerintah maupun mitra bisnis lainnya untuk merespon masalah tersebut seperti menyediakan shelter-shelter khusus pengemudi *online* untuk menunggu penumpang.

This page intentionally left blank

DAFTAR PUSTAKA

- Beritaterbaru. 2015. Sejarah Ojek Motor di Indonesia Sebagai Transportasi. [beritaterbaru.id /2015/11/sejarah-ojek-motor-di-indonesia.html](http://beritaterbaru.id/2015/11/sejarah-ojek-motor-di-indonesia.html)
- Biaya.net. 2017. Daftar upah minimum provinsi. <http://www.biaya.net/2015/11/inilah-daftar-upah-minimum-provinsi-ump.html>, diakses pada 11 April 2017
- BPS DKI Jakarta. 2016. Jakarta dalam angka 2016. <http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf/publikasi/Jakarta-Dalam-Angka-2016.pdf>
- BPS Indonesia. 2016. Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- BPS Kota Surabaya. 2016. Surabaya dalam angka 2016. <https://surabayakota.bps.go.id/website/pdf/publikasi/Kota-Surabaya-Dalam-Angka-2016.pdf>
- BPJS Kesehatan. 2017. Kabupaten Tanah Datar Inegrasikan Proram Jamkesda ke JKN-KIS. Upload 15 Maret 2017. http://bpjs-kesehatan.go.id/bpjs/index.php/arsip/categories/Mjg?keyword=&per_page=25
- Cermati. 2017. Tertarik Jadi *Driver* Transportasi *Online*, Pilih GrabBike, Gojek, atau Uber?. Juni 2017. <https://www.cermati.com/artikel/tertarik-jadi-driver-transportasi-online-pilih-grab-gojek-atau-uber>.
- Cohen, et. al., 2000. Tools for Thought: What is New and Important about the. E-economy. http://www.j-bradford-delong.net/OpEd/virtual/technet/An_E-conomy.
- De Pascual-Teresa, Gloria. (2011). *Decent work for 21th Century*. Ninth Coordination Meeting on International Migration. Accessed from <http://www.un.org/esa/population/meetings/ninthcoord2011/ilo.pdf>
- FES. 2016. Lingkungan sosial – kebijakan untuk partisipasi, kerekatan dan kualitas hidup. Jakarta – FES kantor perwakilan Indonesia
- Firmanzah, 2017. *Regulatory gap* dalam transportasi *online*. Tempo edisi maret – april 2017. Jakarta
- Golden, L. 2012. The effects of working time on productivity and firm performance : a research synthesis paper. Geneva : International Labour Office
- Ghai, D. (2003). Decent work: Concept and indicators. International Labour Review, 142(2), 113-145. Accessed from <http://clasarchive.berkeley.edu/Academics/courses/center/fall2007/sehnbruch/ILOGhai.pdf>
- ILO. 2015. Tren ketenagakerjaan dan sosial di Indonesia 2014 – 2015: Memperkuat daya saing dan produktivitas melalui pekerjaan layak/Kantor Perburuhan Internasional. Jakarta: ILO.
- Iwan Supriyatna. 2016. BPS Sebut “Ojek *Online*” Mampu Tekan Angka Pengangguran. Kompas. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/11/07/175237426/bps>.

[sebut.ojek.online.mampu.tekan.angka.pengangguran](#)

- Kementerian Perhubungan. 2016. Statistik Perhubungan 2015 Buku 1. Jakarta : Kementerian Perhubungan.
- Kumparan. 2017. 250.000 *Driver* Go-Jek Kini Kuasai Jalanan Indonesia Maret 2017. <https://kumparan.com/wisnu-prasetyo/250-000-driver-go-jek-kini-kuasai-jalanan-indonesia>
- Kumparan. 2017. Kenalan dengan Crystal Widjaja si pengolah *big data* Go-Jek. <https://m.kumparan.com/jofie-yordan/kenalan-dengan-crystal-widjaja-si-pengolah-big-data-go-jek>.
- Moneter. 2016. Kemenhub-Kemkominfo Harus Duduk Bersama Atur Transportasi *Online*. <http://moneter.co.id/44789/kemenhub-kemkominfo-harus-duduk-bersama-atu-transportasi-online>
- Mutula, S. M., & Van Brakel, P. (2007). ICT skills readiness for the emerging global digital economy among small businesses in developing countries. *Library Hi Tech*, 25(2), 231. doi:<http://dx.doi.org/10.1108/07378830710754992>
- OECD. 2015. Income inequality and labour income share in G20 countries : trends, impacts and causes. Turkey : OECD.
- Oktavianus, Bobby Chandro. 2017. Sistem Jaminan Sosial Nasional dan Manfaatnya serta Bedanya dengan Asuransi. Diupdate 14 Maret. <https://www.cermati.com/artikel/sistem-jaminan-sosial-nasional-dan-manfaatnya-serta-bedanya-dengan-asuransi>.
- Rogers, K. (2015, Jul. 13). In economic address, Hillary Clinton calls out the ‘gig’ economy. *Small Business*. CNBC. Retrieved from <http://www.cnn.com/2015/07/13/in-economic-address-hillary-clinton-calls-out-gig-economy.html>
- Rosa, B. S. (2016). Proposing a measure to evaluate the impact of the *sharing economy*: A critical analysis of short-term residential rentals (Order No. 10192951). Available from ProQuest Dissertations & Theses Global. (1873603711). Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1873603711?accountid=17242>
- Rubin, J. (2016, 08). The growing *on-demand* or “Gig economy”: Utilizing the independent economy to find work. *Workforce Management (Time and Attendance) Excellence Essentials*, Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1955121888?accountid=17242>
- Saint-Amans, P. (2017). Tax challenges, disruption and the digital economy. *Organisation for Economic Cooperation and Development.the OECD Observer*, , 3-1B,2B,3B. Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1920636241?accountid=17242>
- Satu data Indonesia. 2016. Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka ringan di Indonesia. <https://data.go.id/dataset/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi/resource/840226le8bc4-4789-8059-2b5c248b91ed>
- Samrut Lelloslima. 2017. Kadin: 2017 Diharapkan Beri Angin Segar di Bidang Transportasi dan Logistik. <http://ekbis.rmol.co>

- Senate finance subcommittee on international trade, customs, and global competitiveness hearing. (2010). (). Washington: Federal Information & News Dispatch, Inc. Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/807427955?accountid=17242>
- Stein, Joel. (2015, Jan. 29). Baby, you can drive my car, and do my errands, and rent my stuff... Business. TIME. Retrieve from <http://time.com/3687305/testing-the-sharing-economy/>
- Tapscott, D., Lowy, A., & Ticoll, D. (1998). Blueprint to the digital economy: Creating wealth in the era of e-business. McGraw-Hill Professional.
- Tempo. 2017. Hingga Juni 2017 Peserta BPJS Ketenagakerjaan 23,3 Juta Orang. <https://bisnis.tempo.co/read/news/2017/07/26/090894441/hingga-juni-2017-peserta-bpjs-ketenagakerjaan-23-3-juta-orang>
- Tempo. 2017. PM No. 32 tahun 2016 Jaga Keselamatan dan Keamanan Masyarakat. Tempo edisi maret – april 2017. Jakarta
- United states : Smarter use of digital skills and technology could boost global economic output by \$2 trillion by 2020, accenture study shows. (2016). MENA Report, Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1758833050?accountid=17242>
- Zimmerman, D. L. (2000). Adrift in the Digital Millennium Copyright Act: The Sequel. U. Dayton L. Rev., 26, 279.



P R A K A R S A

Welfare Initiative for Better Societies

Perkumpulan PRAKARSA adalah lembaga think tank di Indonesia yang melakukan tugas untuk membangun dan meningkatkan kebijakan serta ide dalam membangun kesejahteraan melalui penelitian yang independen dan pengembangan ilmu pengetahuan.

Kami menggabungkan penelitian dengan analisis kebijakan, komunikasi, dan advokasi, serta melakukan transfer ilmu pengetahuan untuk menjadi aksi yang dapat mendorong terciptanya keadilan dan kesejahteraan masyarakat.

www.theprakarsa.org

Jl. Rawa Bambu I Blok A No. 8E
Pasar Minggu, Jakarta Selatan
Indonesia 12520



+62 21 7811 798



perkumpulan@theprakarsa.org



Perkumpulan PRAKARSA



ThePRAKARSA

ISBN 978-623-95082-1-0



9

786239

508210